# NAFTA

MIESIĘCZNIK POŚWIĘCONY SPRAWOM
PRZEMYSŁU NAFTOWEGO

STYCZEŃ
LUTY
Nr 1-2

291

ROK XVI 1937

WYDAWANY PRZEZ ZWIĄZEK POLSKICH
PRZEMYSŁOWCÓW NAFTOWYCH

## TREŚĆ:




CENA ZESZYTU 1.50 ZŁ. — PRENUMERATA ZŁ. 14 ROCZNIE. — CENY OGŁOSZEŃ: CAŁA STRONA 90 ZŁ, PÓŁ STR. 50 ZŁ., ĆWIERĆ STR. 30 ZŁ. — RK. P. K. O. LWÓW, BANK NAFTOWY S. A. Nr. 501.871.

SIEDZIBA REDAKCJI I ADMINISTRACJI: LWÓW, ULICA KOŚCIUSZKI 7. II. P. Tel. 289-85.

# NAFTA

Rocznik XVI STYCZEŃ-LUTY 1937 Zeszyt 1-2


## Sprawy naftowe w Sejmie

Dnia 28. I. br. obradowała Sejmowa Komisja Budżetowa nad budżetem Ministerstwa Przemysłu i Handlu. W toku debaty była tam mowa także o przemyśle naftowym. Pan Minister Roman wprawdzie wprost o tym przemyśle w swoim exposé nie mówił, lecz niektóre ustępy jego przemówienia dadzą się bardzo dobrze zastosować również w odniesieniu do przemysłu naftowego.

Mówiąc na temat uprzemysłowienia kraju, podkreślił Pan Minister Roman niezwykłą wagę tego zagadnienia dla nas z każdego stanowiska, przy czym wyraził się przy tej sposobności

„...że rozwój i stan przemysłu w Polsce winien być ośrodkiem zainteresowań, sympatii, a bodaj i dumy całego społeczeństwa."

Dodał następnie na usprawiedliwienie, że uznał za stosowne poczynić pewne, krótkie zresztą ale wyraźne uwagi w tej sprawie dlatego

„...że uznając zasadę uprzemysłowienia kraju jako dogmat, odnosimy się często sami do naszego przemysłu z pewną niechęcią, a nawet niejednokrotnie może zbyt ostro krytykujemy te lub inne objawy, zachodzące w tym przemyśle. Wytwarza się mimo woli atmosferę, która nie przyczynia się do spotęgowania inicjatywy w kierunku uprzemysłowienia."

W ustępie wskazującym na źródła tej niechęci opinii publicznej do przemysłu i analizującym jej przyczyny — znajdujemy następujące słowa:

„...Myślę, że jest wspólnym zadaniem nas wszystkich podjąć zdecydowaną walkę z tym zgubnym dla przyszłości naszej nastawieniem opinii publicznej i powtarzać głośno i powszechnie, że przemysł zajmować musi nie tylko zaszczytne miejsce, lecz musi się rozwijać w atmosferze powszechnej sympatii i powszechnego współdziałania."

Przyczyn tej niechęci dopatruje się P. Minister Roman również w fakcie

„...że liczne ważne jednostki przemysłowe znajdowały się w rękach kapitalistów obcych, którzy nie mogli lub nie chcieli skoordynować swej działalności z ogólnymi wytycznymi polskiej polityki gospodarczej."

Równocześnie określił P. Minister stosunek Rządu do kapitałów obcych w sposób następujący:

„...Korzystam z tej okazji, aby sprecyzować nasze stanowisko w stosunku do podstawowego zagadnienia współpracy kapitałów zagranicznych w przemyśle polskim. Jeśli zważymy, że dla rozwiązania najważniejszych problematów polskich proces uprzemysłowienia musi się rozwijać w najbliższych latach szybciej, niż rozwinąć się mogą wewnętrzne procesy kapitalizacyjne polskie, to już z tego faktu wynika, że przyciągnięcie kapitałów obcych do rozwoju przemysłu jest rzeczą konieczną. Dlatego też obcy kapitał, który szukać pragnie w Polsce rentownego zatrudnienia, zawsze znajdzie w Rządzie rzecznika, natomiast każdy Rząd przeciwdziałać musi zapewnieniu kapitałom zagranicznym specjalnych przywilejów, przy których następować mogłaby eksploatacja kraju nie kontrolowana, i której koszt w ogóle nie da się ustalić. Każdy Rząd musi nadto baczyć na to, aby jednostki gospodarcze, położone w Polsce, a należące do kapitalistów, zaangażowanych również w przedsiębiorstwach zagranicznych, nie były sztucznie i ze szkodą dla polskiego życia gospodarczego i Polskiego

Skarbu wykorzystywane na rzecz przedsiębiorstw zagranicznych.

Wyrażając przekonanie, że poważne kapitały zagraniczne rozumieją w ten sam sposób swoją rolę, raz jeszcze podkreślam, że znajdą one przez dłuższy czas w Polsce trwałe i szerokie podstawy dla obopólnie korzystnej współpracy."

W dalszych wywodach na ten temat, przypuszczając słusznie, że źródłem niechęci społeczeństwa do przemysłu są również kartele i ich działalność — tymi słowy określa stosunek Rządu do tego zagadnienia:

„...Wiadomo, że termin ten należy do rzędu tych kilku określeń zjawisk gospodarczych, którymi wszyscy szafują i nadają mu jakby emocjonalne znaczenie, często nie pogłębiając istoty rzeczy. Badając problemat karteli, stwierdzić trzeba, że w sposób zasadniczy zwalczać mogą kartele tylko ci, którzy są wyznawcami skrajnie liberalnej polityki gospodarczej; ci, którzy uważają, że o wszystkim decydować winna wolna i niczym nieskrępowana konkurencja, oczywiście, zwalczać muszą samą koncepcję regulowania zagadnień między poszczególnymi przedsiębiorstwami w drodze porozumień. Przypuszczam jednak, że takich stuprocentowych liberałów wielu już na świecie nie ma, nawet w ojczyźnie klasycznego liberalizmu, a więc nie ma ich również w Polsce. W naszych warunkach, w których wytwarzamy nowy organizm gospodarczy z trzech organizmów odmiennych, w których obronność Państwa wymaga racjonalnego geograficznego rozmieszczenia jednostek wytwórczych, w których czynnik robotniczy wymaga specjalnie subtelnego traktowania — trudno jest bronić tezy, że wolna konkurencja i wynikająca z niej gospodarka żywiołowa winna być jedynym regulatorem stosunków gospodarczych. W tych warunkach porozumienia między producentami stają się rzeczą niezbędną. Na zasadnicze zwalczanie istnienia w Polsce porozumień, organizujących rynek, miejsca nie ma, i dobrze było by fakt ten raz na zawsze sobie uprzytomnić.

Jeden z poprzedników moich stwierdził już prawdę niezmiernie prostą, lecz posiadającą ogromną doniosłość praktyczną, a mianowicie, że kartele mogą być „złe" i „dobre", i że głównym zadaniem polityki gospodarczej być musi to, aby utworzyć taką atmosferę, by kartele złe, egoistyczne i ciasne ginęły, a organizacje zdrowe, mocne i celowe rozwijały się i czuły poparcie zarówno Rządu jak i społeczeństwa. Czego wymagać należy od karteli, aby faktycznie można by je było nazwać dobrymi? Przypuszczam, że przede wszystkim ważne jest, żeby powstały one tylko tam, gdzie ich potrzeba faktycznie jest niezbędna, a myślę, że nie rozminę się z prawdą, stwierdzając, że pod tym względem tendencje kartelizacyjne w przemyśle polskim poważnie wyprzedziły istotne potrzeby. Kartele potrzebne są przede wszystkim tam, gdzie zdolność produkcyjna poważnie i bezspornie przekracza zdolność konsumcyjną społeczeństwa. Natomiast tam, gdzie zdolność konsumcyjna wyprzedzić może istniejące możliwości produkcyjne, każde hamowanie produkcji przez porozumienia kartelowe jest błędne. Rzeczą Rządu jest czuwać nad tym, żeby te nadmierne tendencje kartelizacyjne hamować, i przypuszczam, że i organizacje przemysłowe powołane są do tego, aby w walce z nadmierną kartelizacją współdziałać z Rządem.

Aby kartel był „dobry", wymagać trzeba od niego nadto, aby nie tamował on nadmiernie indywidualnej inicjatywy swych członków. Jeśli kartel zmienia kierowników przedsiębiorstw w urzędników — a tak nieraz się u nas dzieje — to kartel, w założeniu swoim nawet słuszny, może stać się kartelem złym. Prężność nidywidualna przedsiębiorstw, ich inicjatywa w poprawianiu produkcji i pobudzaniu konsumcji, ich indywidualna prężność eksportowa — wszystko to znaleźć musi w umowach kartelowych odpowiedni wyraz, zwłaszcza jeżeli idzie o kartele, organizujące najważniejsze działy przemysłu w kraju.

Przypuszczam, że po zreformowaniu polityki kartelowej tam, gdzie istnieje tego potrzeba, i przy ciągłym czuwaniu czynników, kierujących polityką przemysłową nad tym, aby instrument kartelizacyjny nie podlegał degeneracji, społeczeństwo ustosunkuje się do karteli we właściwy sposób i tak, aby samo istnienie karteli nie stanowiło muru, dzielącego opinię publiczną od idei uprzemysłowienia kraju."

Wypowiedział się również P. Minister Roman w sprawie cen artykułów przemysłowych:

„...W moim przekonaniu problem ten rozwiązany być może całkowicie przy ścisłym przestrzeganiu jednej, w gruncie rzeczy prostej, formułki. Zwalczać należy wszelkie tendencje do zapewnienia poszczególnym przemysłom, czy przedsiębiorstwom nadmiernych zysków kosztem innych warstw społeczeństwa, lecz równocześnie nie można żadnych gałęzi lub jednostek produkcyjnych skazywać na trwałą deficytowość, chyba, że się przyjdzie do przekonania, że dane działy wytwórcze są zbędne i zasługują w części lub w całości na likwidację. W okresie szalejącego

kryzysu sprzedawane były liczne artykuły przemysłowe w sposób wyraźnie deficytowy, to znaczy bez uwzględnienia normalnych elementów kalkulacyjnych, a zwłaszcza bez uwzględnienia kosztów amortyzacji. Była to sprzedaż likwidacyjna, dokonywana kosztem substancji majątkowej zakładów wytwórczych; obserwowaliśmy ją w ubiegłych latach niemal w całym rolnictwie, a również w licznych zakładach przemysłowych. Tego rodzaju sprzedaż likwidacyjna mogła trwać przez pewien okres kryzysowy, lecz nie może trwać stale. Z drugiej strony pamiętać trzeba, że po okresie cen deficytowych istnieje tendencja naturalna, by wraz z poprawiającą się koniunkturą natychmiast przeskoczyć do cen opłacalnych. Tymczasem ten proces rekonwalescencji wymaga również spokoju i równowagi. Szybki postęp stałby się grobem dla gospodarstwa i koniunktury. Dlatego też przeciwstawiać się będziemy w sposób kategoryczny, konsekwentny i celowy wszelkim tendencjom do zwyżki cen, nie opartym na istotnych motywach gospodarczych."

Wszystkie te ustępy z exposé P. Ministra Romana dadzą się przenieść na grunt naftowy. Stosunek opinii publicznej do przemysłu naftowego nie należał do najlepszych i szczęśliwych. Musiał też budzić poważne zastrzeżenia. Przy pierwszej lepszej okazji napadano na ten przemysł i występowano wobec niego z żądaniami i z zarzutami zgoła nieprawdopodobnymi. Pamiętamy co się działo w lecie ub. r., gdy na warsztacie znajdowała się obniżka ceny benzyny. Odsądzano wówczas w prasie codziennej przemysł naftowy od czci i wiary za to, że jakoby utrudnia motoryzację z pobudek czysto egoistycznych, przez zwykłą zachłanność i krótkowzroczność. Głosy odmienne należały do rzadkości. Prasa codzienna, z małymi wyjątkami urabiała opinię publiczną przeciwko temu przemysłowi bez najmniejszych słusznych podstaw. Przedstawiała przemysł naftowy jako zdziercę. Mimo to Komisja Motoryzacyjna nie wydała komunikatu, że żąda od tego przemysłu nie rezygnacji z części zysków, lecz po prostu ofiary na rzecz motoryzacji, wiedząc o tym, bo cyfrowo jej to udowodniono, że na żadne już ofiary przemysłu naftowego nie stać.

Roztoczenie kontroli opinii publicznej nad życiem gospodarczym kraju jest pożądane i może wydać owoce ale tylko wówczas, gdy krytyka będzie się odbywała i będzie utrzymywana w granicach rzeczowości i obiektywizmu. Każda inna przynosi tylko szkodę, bo zniechęca i odstrasza ludzi i kapitały od przemysłu.

Kapitały obce są nam w przemyśle naftowym niewątpliwie potrzebne. Toteż stosunek kół naftowych i opinii publicznej do tego zagadnienia musi być również pozytywny. Rozumie się jednak, że musimy żądać od tych kapitałów, iżby ich działalność ograniczała się do dziedziny zysków, a poza tym pozostawała w zupełnej zgodzie z podstawowymi założeniami naszej polityki — w tym wypadku — naftowej. Ośrodki dyspozycyjne naszego przemysłu naftowego nie mogą się znajdować poza obrębem Polski. Tak samo działalność przemysłowa obcych kapitałów nie może sprawiać trudności przedsiębiorstwom opartym o kapitały i elementy rodzime, ani też hamować ich rozwoju i rozrastania się.

Potrzebne było również autorytatywne oświetlenie zagadnienia organizacyjnego. W warunkach obecnych przemysł naftowy bez organizacyjnego systemu działania obejść się absolutnie nie może. Wymaga tej formy działania i przerost produkcji nad konsumcją i przerost aparatu przetwórczego nad produkcją surowcową. Praca w uregulowanych stosunkach jest tak ważna dla przemysłu naftowego, iż śmiało rzec można, że stanowi to warunek zasadniczy nie tylko rozwoju tego przemysłu, ale także jego egzystencji.

W czasach ostatniego kartelu naftowego, stosunki naftowe pozostawiały pod pewnymi względami niewątpliwie wiele do życzenia. Obsiadły wówczas przemysł naftowy i pasożytowały na jego organiźmie elementy rozkładowe i osłabiające ten przemysł. Lecz stan rzeczy pod tym względem uległ w ostatnich latach radykalnej zmianie na korzyść. Obecna organizacja Pen'owska, oparta na przymusie, przyczyniła się w decydującym stopniu do uzdrowienia i uporządkowania stosunków naftowych pod niejednym względem. Użyteczność tej organizacji dla przemysłu naftowego nie

może być kwestionowana. Polski Eksport Naftowy uwolnił zarówno przemysł naftowy jak i kraj od elementów zbędnych i dla rozwoju przemysłu naftowego szkodliwych, a przynajmniej je ubezwładnił. Jest w tym duża zasługa naszej oficjalnej polityki naftowej.

Dobrze się stało, że P. Minister Roman nie pominął kwestii cen artykułów przemysłowych i zajął również w tej sprawie wyraźne stanowisko. Potrzebne to było bardzo. Przypuszczamy, że P. Minister był w tym wypadku wyrazicielem nie tylko własnych poglądów na tę ważną sprawę, lecz i Rządu jako całości.

Przemysł naftowy nie należał do kategorii tych przemysłów, których tendencję do nadmiernych zysków trzeba było ukrócać. Od dłuższego już czasu wegetuje i jako całość pracuje w warunkach deficytowych. Większych zysków, nie mówiąc już zupełnie o zyskach typowo naftowych — już dawno nie widział. Zdążył już skonsumować swoje rezerwy pieniężne, obecnie zaś żyje z przejadania w dalszym ciągu własnych substancyj majątkowych.

Przemysł ten nie nadaje się zupełnie do pracy w warunkach deficytowych, ponieważ w przeciwieństwie do każdego innego przemysłu — jest on wystawiony na stałe wielkie straty ze względu na niepewność każdego wiercenia. Jeśli więc poza normalnym ryzykiem wiertniczym, przemysł ów ma być jeszcze deficytowy, to inwestowanie weń kapitałów traci już całkiem dla każdego wszelki logiczny sens.

Ze słów P. Ministra Romana wynika, że Rząd przygotowany jest na wzrost cen przemysłowych równocześnie z poprawą gospodarczą. Zamierza jedynie przeciwdziałać zwyżkom nie opartym na istotnych motywach gospodarczych. Jeśli idzie o przemysł naftowy, to motywy gospodarcze są tutaj aż nadto widoczne, zbyt nawet rażąco biją w oczy. Dlatego przypuszczamy, że Rząd powinien się zgodzić na kilkogroszową podwyżkę ceny nafty świetlnej dla doraźnej, choćby nieznacznej poprawy sytuacji przemysłu naftowego. Podwyżka taka obciążyłaby konsumcję w stopniu minimalnym, miałaby natomiast dla tego przemysłu, w jego obecnym ciężkim położeniu, duże znaczenie i stanowiłaby dlań dość znaczną ulgę. Postulat ten wysunął przemysł naftowy na konferencji grudniowej w Warszawie i będzie musiał zapewne doń powrócić, bo stan taki jak obecnie trwać przecież nie może.

*

Poświęcił również krótką wzmiankę przemysłowi naftowemu referent budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. poseł Sowiński. Położenie tego przemysłu scharakteryzował w sposób następujący:

> „Niewesoło przedstawia się sytuacja w przemyśle naftowym, który jest bardzo silnie związany z motoryzacją kraju. Według obliczeń inżyniera B. Cywińskiego, w okresie od 1928 do 1933 r. 31 spółek akcyjnych w przemyśle naftowym poniosło straty w sumie, przekraczającej 170 milionów zł. Nic dziwnego, że przemysł ten nie wzmaga się, powodując stały spadek produkcji rocznej. Sytuacja jest groźna tak, że możemy wkrótce być zmuszeni do importu ropy i gotowych kwalifikowanych przedmiotów. Ze względu na to, iż w Polsce cena produktów naftowych jest wyższa, niż u naszych sąsiadów, nawet nie producentów nafty, a rozwój motoryzacji wymaga dostępnej ceny tych artykułów, podniesienie ceny dla konsumentów nie było by wskazane. A więc jest tylko jedna droga — obniżenie świadczeń drogą odpowiedniego zreformowania ustawodawstwa górniczo-naftowego.
>
> Wydaje się również koniecznością pomoc państwowa na wiercenia poszukiwawcze przez pożyczki do wysokości 50% kosztów wiercenia, co już za granicą jest stosowane."

Bardzo dobrze, że p. poseł Sowiński poruszył sprawę pomocy państwowej na wiercenia poszukiwawcze. Jest to problem dużej wagi i sprawa bardzo pilna. Przez okres kilkoletni, do budżetu państwowego powinna być wstawiana większa suma na popieranie naftowych wierceń odkrywczych, z natury rzeczy bardzo ryzykownych. Na ten cel brak jest środków w przemyśle naftowym i bez pomocy z funduszów publicznych tu się nie obejdzie. Jest to sprawa bardzo ważna, o znaczeniu państwowym, dlatego, chociaż sytua-

cja budżetowa jest bezsprzecznie ciężka, to jednak środki pieniężne na przyspieszenie rozwiązania tego kapitalnego problemu znaleźć się bezwarunkowo powinny.

*

W toku dyskusji zabierał głos w sprawach naftowych także p. poseł dr Kozicki. Wedle doniesień prasy codziennej mówił o tego rodzaju spawach:

„P. Kozicki zajmuje się na wstępie działalnością Państwowego Instytutu Geologicznego, uważając dotację na ten instytut za zbyt niską.

Podczas, gdy np. w Niemczech pracuje 364 geologów nad zbadaniem kraju, to w Polsce tylko 90, gdy na 1 geologa w Niemczech wypada ok. 1.300 km kw. do opracowania, to w Polsce 4.300 km kw. Ponieważ mamy geologów 90, a z tych tylko 40 pracuje w terenie, wobec tego dopiero po 140 latach poznamy w zarysach naszą geologię.

Uniwersytety nasze dysponują zaledwie 8 katedrami i 20 profesorami geologii. Atlas map geologicznych Polski winien obejmować 489 arkuszy, z tych jest w opracowaniu 60, opracowano już 11, wydano natomiast 2. Nad wydaniem tych dwóch map pracowano 15 lat. Jeżeli praca pójdzie dalej w tym tempie, to na opracowanie całości map będziemy czekać 660 lat, a na ich wydawanie 3.300 (Wesołość). Tymczasem sąsiedzi nasi zdają sobie sprawę ze znaczenia surowców dla przemysłu jako pierwszej podstawy obronności kraju. Rzesza Niemiecka przeznacza 30 milionów marek rocznie na badania geologiczne, które zakończone będą w ciągu 4 lat. U nas te prace nawet nie zostały zainicjowane.

Następnie mówca zajął się bardzo obszernie polityką „Polminu" w naszym przemyśle naftowym. Przede wszystkim kwestionuje p. Kozicki sposób bilansowania w „Polminie", niepraktykowany w żadnym innym przedsiębiorstwie. Wykazywany wysoki czysty zysk, jest osiągany drogą niewykonywania szeregu statutowych obowiązków przez „Polmin". Jednym ze źródeł tego zysku jest uprzywilejowana dostawa ropy i benzyny dla Marynarki Wojennej, która daje „Polminowi" ukrytą subwencję w wysokości około 750.000 złotych rocznie. Najciekawszym jednak źródłem dochodu — to tak zwana „biała ropa". Tym mianem określił jeden z dyrektorów „Polminu" zwykłą gazolinę, otrzymywaną podczas eksploatowania wspaniałych, niedawno dowierconych przez „Polmin" źródeł gazu w Krośnieńskim. Gazolina ta, pod nazwą „białej ropy" korzysta, mimo interwencji ze strony prywatnego przemysłu, z ulgowych frachtów przewozowych oraz różnych ulg podatkowych, dając „Polminowi" rocznie około 800.000 złotych niczym nie umotywowanego zysku.

Włączenie do „Polminu" międzymiastowego rurociągu gazowego uważa mówca za bezprawne.

Kapitał zagraniczny, zaangażowany w naszym przemyśle naftowym, nie może być zaliczony do kapitałów rabunkowych.

Omawiając zagadnienie kapitału międzynarodowego w przemyśle naftowym poseł Kozicki uznaje, że wysokość jego sięga 70 proc. i nie należy się temu dziwić, bo na całym świecie rodzimy kapitał nie angażuje się w przemyśle naftowym własnego kraju. Przemysł ten należy do tak ryzykownych przedsiębiorstw, że tylko olbrzymie koncerny, które mogą rozkładać swoje ryzyka na wszystkie części świata, zdolne są do prowadzenia racjonalnej gospodarki. Kapitał zagraniczny angażowany w polskim przemyśle naftowym nie może być uważany za „kapitał rabunkowy". Dowodzą tego fakty, że od 1926 do 1935 r. tylko dwa towarzystwa „Gazy Wschodnie" i „Gazolina" wypłaciły dywidendy. W tym okresie te same towarzystwa nie zapłaciły ani grosza na spłatę długów zagranicznych a tylko 2 towarzystwa zapłaciły odsetki bieżące.

W zakończeniu mówca apeluje do p. ministra, aby ze względu na znaczenie przemysłu naftowego dla obrony państwa poddał rewizji dotychczasową politykę celną."

Słusznie postąpił p. poseł Kozicki poddając krytycznej ocenie działalność Państwowego Instytutu Geologicznego. Wykazał bowiem w ten sposób, jak bardzo ów niesłychanie ważny dział służby państwowej jest zaniedbany. Pragnęlibyśmy tylko, ażeby to jego wystąpienie nie przebrzmiało bez echa i nie było głosem wołającego na puszczy. Państwowa służba geologiczna powinna być należycie zorganizowana, a przede wszystkim wyposażona w potrzebne środki pieniężne. Skutki zaniedbania pod tym względem przemysł naftowy odczuwa bardzo dotkliwie.

Miał również zupełną rację p. poseł Kozicki, gdy mówił o tzw. „białej ropie". Nie było nigdy żadnych różnic w przemyśle naftowym co do tego, że produkt ten, nie jest żadną ropą, ani białą, ani też zabarwioną na inny mniej niewinny kolor, a także co do tego, że sprawa ta powinna była być już dawno uporządkowana. Przemysł naftowy domagał się tego od dawna, mając całą słuszność po

swojej stronie. Dziwić się tylko należy, że zwlekano z tym tak długo, aż się doczekano poruszenia tej sprawy na forum sejmowym. System gospodarowania tą gazoliną, nazwaną „białą ropą" — naraża niewątpliwie na straty wszystkie inne przedsiębiorstwa naftowe i dlatego powinien być jak najrychlej usunięty.

Lecz p. poseł Kozicki wypowiedział również przy tej sposobności parę uwag w kwestii zagadnienia kapitałowego w przemyśle naftowym jako takim, gdzieby to nie było, i na temat zatrudnionych w tym przemyśle u nas kapitałów obcych. Po przeczytaniu tych uwag (powtórzyliśmy je za lwowską „Chwilą"), przeciętny, nieświadomy stanu rzeczy i nie zorientowany należycie w problemie naftowym — czytelnik będzie musiał odnieść wrażenie, że wszelkie mniejsze, średnie, a nawet większe przedsiębiorstwa naftowe nie mają w przemyśle naftowym poniekąd racji bytu. Zwłaszcza można by sądzić, że mniejsze i średnie przedsiębiorstwa są już oczywistym absurdem i efemerydami bez żadnych widoków na trwałość. Przypuszczamy, że myśli te mogły być p. posłowi Kozickiemu zupełnie obce. Jest nawet bardzo prawdopodobne, że nastąpiło tu pewne przeinaczenie albo zgoła mimowolne wypaczenie jego prawdziwych intencyj. Nie jest także wykluczone, że opuszczenie w sprawozdaniu niektórych wyrazów, czy ogniw koordynujących całość — mogło zmienić całkowicie prawdziwy sens zdania do niepoznania. Pewności co do tego jednak nie ma. Wrażenie ujemne więc pozostało. Tak, czy inaczej, wyszło przecież na to, że rozwój naszego kopalnictwa naftowego należało by oprzeć wyłącznie na wielkich koncernach i tym koncernom przede wszystkim ułatwiać pracę w przemyśle naftowym. Wszelkie zaś inne przedsiębiorstwa w mniejszej skali, mogłyby być tylko tolerowane.

Bez wątpienia wiertniczy przemysł naftowy należy do bardzo ryzykownych. Kto wkłada kapitał w wiercenie naftowe, ten musi być przygotowany na utratę go nawet w całości. To wiadomo, lecz fakt ten nie dowodzi jeszcze, że przemysł naftowy wszędzie i zawsze może być stworzony i rozbudowany oraz należycie gospodarowany wyłącznie tylko przez olbrzymie koncerny naftowe. Wszystko zależy od miejsca i warunków lokalnych. Bez kwestii, że na zupełnym odludziu, w miejscach pustynnych i lesistych, w wielkim oddaleniu od wszelkich centr cywilizacyjnych, gdzie nie ma ani dróg, ani żadnych ludzkich osiedli — w takich warunkach oczywiście, do prowadzenia wierceń i zakładania kopalń naftowych, potrzebne są olbrzymie kapitały. Tylko olbrzymy naftowe mogą sobie pozwolić na wiercenia w takich miejscowościach. Bo wtedy koszty nie ograniczają się do odwiercenia jednego lub paru szybów naftowych. Dochodzą do nich inwestycje tak wielkie, że nie dadzą się nawet porównać z czystymi kosztami wiercenia. Przewóz urządzeń wiertniczych z miejsc nieraz bardzo odległych na miejsce przeznaczenia w warunkach uciążliwych, budowa osiedli, dróg, wszelkich urządzeń transportowych, dowóz żywności itp. — wszystko to wymaga olbrzymich kapitałów, no i oczywiście, ryzykuje się w takich razach bez żadnego porównania więcej na wypadek, gdy się całe przedsięwzięcie nie powiedzie.

Inna rzecz gdy idzie o wiercenia, przy których wszystkie te specjalne inwestycje odpadają. W Polsce są wiercenia bardzo rozmaite, tanie na ogół i tak kosztowne jak gdzie indziej. Wszystko zależy od głębokości. Znaczna część naszych pól naftowych nadaje się raczej do eksploatacji przez mniejszy kapitał i tak się też w istocie dzieje. Pracuje przecież u nas mnóstwo mniejszych przedsiębiorstw. Przedsiębiorstwa te wiercą na ogół intensywnie i ryzykują. Tracą na wierceniach i nie zrażają się tym.

Polski przemysł naftowy ani w części nie jest dziełem kolosów naftowych i olbrzymich w skali światowej koncernów. P i o n i e r a m i były i przemysł ten u nas stworzyły i rozbudo-

wały elementy polskie. Można się sprzeczać o to, czy wyłącznie kapitałami miejscowymi względnie polskimi, czy też przy udziale kapitałów obcych. To jednak jest rzeczą zupełnie pewną, że nie były to kapitały olbrzymie ani pochodzące od olbrzymów naftowych. Była to raczej kooperacja kapitałów małych i średnich wsparta kredytami bankowymi i towarowymi.

Przez dłuższy czas bardzo wyraźnie przeważał w przemyśle naftowym typ mniejszych i średnich przedsiębiorstw naftowych, opartych o kapitał i element krajowy. Właśnie historia naszego kopalnictwa naftowego poucza nas, że obcy wielki, a ściślej większy kapitał po największej części zdecydowanie stronił od zakładania kopalń od nowa. Wolał dochodzić do nich nie drogą ryzykownych wierceń, a przez skup całych kompleksów odwierconych już i produktywnych szybów naftowych. Tą drogą przeważnie powstały u nas wielkie na nasze stosunki przedsiębiorstwa naftowe. Lecz wraz z ich powstaniem nie napłynęły do kraju z zagranicy świeże kapitały na wiercenia naftowe. Nastąpiła tylko zmiana własności, polegająca na tym, że kopalnie odwiercone przez elementy polskie, właśnie przez mniejsze kapitały — przeszły na własność większych kapitałów obcych. Rola nowych właścicieli ogranicza się do eksploatacji tych dawniejszych kopalń. Wiercą zaś oni za pieniądze nie przywiezione tutaj, lecz osiągnięte z eksploatacji tych kopalń. Żadnych olbrzymów naftowych w naszym przemyśle naftowym dawniej nie było zupełnie i dzisiaj właściwie nie ma. Są tylko dwie placówki amerykańskich, rzeczywiście wielkich koncernów, lecz udział ich w tym przemyśle jest mały, a w kopalnictwie naftowym całkiem nikły. ,,Małopolska" jest niewątpliwie dużym koncernem, lecz na nasze stosunki — nie w skali światowej.

Jeżeli obecnie nie napływają do polskiej nafty świeże mniejsze kapitały w tym stopniu co dawniej, jeżeli tak kapitał jak i element rodzimy nie garnie się do tego przemysłu i nie regeneruje w dostatecznej mierze, to raz dlatego, że czasy są ciężkie i daje się odczuwać brak kapitałów w ogólności, a po wtóre, że nasze wiertnictwo naftowe w tej chwili przynajmniej — straciło siłę przyciągającą i przestało być atrakcją. Deficytowość tego przemysłu i fakt, że stał się on zanadto przemysłem w ścisłym tego słowa znaczeniu przez to, że losowość jego sprowadza się obecnie niemal w zupełności do perspektywy przegranej bez szans na wygraną — odstrasza od niego i ludzi i kapitały tak większe jak i mniejsze, tak krajowe jak i zagraniczne. W tym właśnie leży sedno rzeczy i jedna z głównych przyczyn dzisiejszej tragedii naszego przemysłu naftowego. Niech no jednak to się zmieni, niech temu przemysłowi przywrócona zostanie pełna rentowność i szanse na większą wygraną, a wówczas zaczną doń napływać z powrotem kapitały różnej wielkości — tak mniejsze jak i większe. Pokaże się wtedy na nowo, że polskie kopalnictwo naftowe jest również, a może w większym stopniu jak się to wydaje, kto wie czy nawet nie przede wszystkim — przemysłem małego i średniego kapitału i że element rodzimy stanowi dla tego przemysłu może najpewniejsze i najtrwalsze oparcie.

Piszemy te słowa zupełnie nie w chęci wzbudzenia nieufności lub przedstawienia w złym świetle zatrudnionych obecnie w polskim przemyśle naftowym większych przedsiębiorstw opartych o kapitały obce, lub pomniejszenia znaczenia takich kapitałów dla tego naszego przemysłu. Nic podobnego. W tej chwili nawet większość tych przedsiębiorstw pracuje niewątpliwie z pożytkiem i dla przemysłu naftowego i dla kraju, ale głównie dzięki temu, że na czele niektórych z nich stoją osoby owiane jak najlepszymi chęciami i o dużym poczuciu obywatelskim. Chętnie to przyznajemy. Lecz czy tak będzie

zawsze — zupełnie nie wiadomo. Wszystko zależy tu od osób, a wszak osoby się zmieniają. Zupełną pewność pod tym względem dają tylko przedsiębiorstwa oparte o element miejscowy, względnie nawet o kapitał obcy, lecz związane silnymi węzłami tylko z naszym przemysłem naftowym. Na tego rodzaju przedsiębiorstwach Państwo może się oprzeć zawsze — w całości. Przypomnieliśmy tutaj dawne minione czasy jedynie dla odświeżenia w pamięci pewnych znanych faktów z przeszłości, już dziś historycznych, na dowód, że mniejsze kapitały są dla naszego przemysłu naftowego co najmniej tak samo ważne i mają to samo znaczenie co większe, i że uwaga naszej oficjalnej polityki naftowej powinna być zwrócona na pierwsze, co najmniej w tym samym stopniu, co na ostatnie. Było by ciężkim grzechem nie do wybaczenia już nie tylko to, gdyby Rząd dopuścił do zupełnej likwidacji naszego własnego stanu posiadania w przemyśle naftowym, ale również gdyby nie umiał lub nie chciał stworzyć na przyszłość warunków dla jego powiększenia w pewnym okresie czasu. O to nam tylko chodzi.

Oświadczenie p. posła Kozickiego w sprawie kapitałów obcych, wywarło bardzo złe wrażenie pośród mniejszych przedsiębiorstw kopalnianych i przyjęte zostało przez ich ogół z dużym zdziwieniem. Przypuszczamy, że p. poseł Kozicki zabierze głos w tej sprawie i ją wyjaśni. Wówczas dopiero okaże się, czy zaszło tutaj nieporozumienie, czy też rzeczywiście słowa wypowiedziane przezeń w Sejmie stanowią wierne odbicie jego myśli, w co jednak wątpimy.

*

Na wywody p. posła dra Kozickiego odpowiedział P. Minister Roman w słowach:

„Poruszono tu kwestię „Polminu". Jest to zagadnienie skomplikowane, specjalne i nie sądzę, żeby było warto mówić szerzej na ten temat, gdyż wiemy, że jest tak zwana komisja antyetatystyczna i nie wątpię, że wytknie ona wszelkie ewentualnie istniejące przerosty i wskaże właściwą linię postępowania.

Poruszone były także sprawy przemysłu naftowego. Ustawa, dotycząca tak zwanej niefortunnie „białej ropy", jest obecnie w opracowaniu. Prace nad nią są w toku i nie wątpię, że poseł Kozicki będzie z niej zupełnie zadowolony, gdyż będą tam uwzględnione wszelkie istotne potrzeby naszej produkcji.

Z tą sprawą łączy się inna, poruszona przez p. Kozickiego, to jest sprawa Instytutu Geologicznego. P. poseł ma rację, że Instytut ten nie rozwinął się jeszcze należycie. Mogę zapewnić, że w tej chwili sprawa tego Instytutu jest na porządku i nie wątpię, że będziemy ją mogli dobrze rozwiązać."

# Polityka naftowa w świetle dyskusji

W warszawskiej „Depeszy" z dn. 10 grudnia ub. r. nr 65, pojawił się artykuł podpisany kryptonimem L., zatytułowany: „W odpowiedzi „Nafcie" — Związek Polskich Przemysłowców Naftowych broni swych interesów (30 procent) — Reszta przemysłu (70 procent) ma również prawo do tego samego". Tytuł szumny i bardzo obszerny. Ma to być odpowiedź na nasz artykuł redakcyjny w sprawie państwowej polityki naftowej — p. t. „Ataki na polską politykę naftową", umieszczony w nr 11 pisma z roku zeszłego. Dziwna rzecz jednak. Autor nie przeciwstawia naszym wywodom, w kwestiach wyłącznie obecnego ustroju organizacyjnego przemysłu naftowego i podstawowych założeń tej polityki, żadnych zgoła argumentów przeciwnych. Usiłuje natomiast sprowadzić dyskusję na temat dzisiejszego ciężkiego położenia tego przemysłu, tak jakbyśmy kiedykolwiek te-

mu przeczyli lub co więcej — dowodzili, że tak nie jest, względnie że położenie to jest zupełnie dobre i nie wymaga poprawy.

Nie będziemy się również sprzeczali z p. L. w kwestii, czy mamy lub nie prawo przemawiania w takich razach imieniem całości lub chociażby tylko większości przemysłu naftowego. Nigdy sobie bowiem nie arogowaliśmy i nie arogujemy najmniejszego prawa do tego. Co najwyżej stwierdzaliśmy czasami ten czy ów znany nam dobrze fakt. To samo miało miejsce i w danym konkretnym wypadku. Przedstawiliśmy po prostu znaną nam bliżej sprawę stosunku znakomitej większości przemysłu naftowego do obecnego kursu naszej oficjalnej polityki naftowej i ustroju organizacyjnego tego przemysłu w świetle najzupełniej prawdziwym i zgodnym z rzeczywistością. Że jednak ogłoszone przez nas fakty wypadły nie po myśli p. L., to już nie nasza w tym wina, że jego insynuacje są nieprawdziwe i całkowicie tendencyjne. Odpowiemy tylko tyle p. L., że mamy bez porównania więcej niż on warunków do zabierania głosu w tego rodzaju sprawach i ich oświetlania z tej prostej przyczyny, że pismo nasze pozostaje jednak w bliskiej styczności z przemysłem naftowym, jeśli nie bezpośrednio, to przez osoby stojące na czele organizacji, której jest organem. Dlatego jest zupełnie dobrze zorientowane w nastrojach w nim panujących i w jego poglądach na te sprawy.

Najlepszym dowodem prawdziwości naszego sądu o całej tej sprawie jest fakt, że wystąpienia londyńskie, a tym samym i wystąpienia p. L. na łamach „Depeszy" w kwestiach dotyczących obecnej organizacji przemysłu naftowego oraz naszego eksportu produktowego, a również w sprawie skierowania uwagi przez naszą oficjalną politykę naftową przede wszystkim na potrzeby kopalnictwa naftowego i wiertnictwa w ogólności — spotkały się z kategorycznym sprzeciwem i surową oceną na łamach „Przemysłu Naftowego". Bardzo zaś dosadnie scharakteryzował je p. dr T. M. w „Codziennej Gazecie Handlowej". Dostarczyła również w tej sprawie wystarczających zupełnie dowodów grudniowa konferencja warszawska. Znakomita większość przemysłu naftowego wcale nie domagała się zwinięcia obecnej przymusowej organizacji, ani też nie podnosiła żadnych zastrzeżeń przeciwko jej działalności. Przebieg dyskusji w sprawie podstawowych założeń polskiej polityki naftowej oraz w Kwestii Polskiego Eksportu Naftowego, p. prezes inż. W. Hłasko zreasumował wówczas w sposób następujący:

> „Przeważająca większość przemysłu naftowego uważa, że dotychczasowy kierunek państwowej polityki naftowej, polegający na skierowaniu uwagi przede wszystkim na kopalnictwo naftowe, a w szczególności na rozwój wierceń poszukiwawczych, jest zgodny z interesami przemysłu naftowego..."
>
> „Przeważająca większość przemysłu naftowego uważa, że istniejąca forma organizacyjna, ujęta w ramach Polskiego Eksportu Naftowego, odpowiada w obecnych warunkach interesom przemysłu..."

Zupełnie niepotrzebnie broni się p. L. przed przypisywaniem mu autorstwa artykułów londyńskich. Tego mu bowiem nie zarzucaliśmy. Myśmy tylko twierdzili i twierdzimy nadal, że artykuły londyńskie nie różnią się pod względem merytorycznej treści i sposobu stawiania sprawy — od jego własnych wywodów na ten temat, i to tak dalece są z sobą identyczne, że mimo woli odnosi się wrażenie, jakby były pisane przez jedną i tę samą osobę. Twierdziliśmy również i to nasze twierdzenie podtrzymujemy w dalszym ciągu w całej rozciągłości, że obaj niefortunni i dostatecznie skompromitowani autorzy czerpali materiał informacyjny do swych publikacyj z jednego i tego samego źródła, a więc od przedstawicieli pewnej kategorii obcych elementów w polskim przemyśle naftowym. Zresztą takie odżegnywanie się przez p. L. od autorstwa londyńskiego nie ma w gruncie rzeczy żadnego praktycznego znaczenia, gdyż tak jak pod względem treści i pod względem formy stylistycznej nie ma między nimi żadnej istotnej różnicy. Jedne i drugie nie grzeszą przyzwoitością. Jeżeli następnie p. L. skonsternowany ogólnym potępieniem artykułów

londyńskich — pisze w jednym z numerów „Depeszy":

> „...że artykuł w tej formie i w takim tonie nie powinien był znaleźć się w obcej prasie fachowej..."

to przez to samo już zupełnie dostatecznie skwalifikował również swoje własne artykuły. Właściwie jeszcze gorzej. Bo jeżeli obrona specyficznych interesów obcych przez pismo zagraniczne, stojące blisko danej grupy kapitałowej, da się jeszcze wytłumaczyć, o ile oczywiście nie wykracza poza granice dozwolone, to taka sama obrona tego rodzaju swoistych interesów, prowadzona przez pismo polskie w kraju, budzić musi poważne zastrzeżenia, zwłaszcza jeśli sposób jej prowadzenia również pozostawia wiele do życzenia.

*

Od dłuższego już czasu np. uprawia p. L. na łamach „Depeszy" nie krytykę rzeczową poszczególnych fragmentów działalności Polskiego Eksportu Naftowego, lecz konsekwentnie zwalcza tę organizację w sposób jak najbardziej stanowczy i z całą zawziętością. W atakach na nią posuwa się nawet aż tak daleko, że żąda jej rozwiązania, tak jakby nie co innego, a tylko ta organizacja była główną i najbardziej istotną przyczyną wszystkiego zła w przemyśle naftowym i elementem hamującym jego dalszy prawidłowy rozwój. Wszystko to jednak nic. Ostatecznie każdemu wolno układać swój stosunek do tej organizacji w sposób taki, jaki uznaje za stosowny i odpowiadający jego własnym interesom lub poglądom na tę sprawę — wolno więc i p. L. Ale w danym, konkretnym wypadku, postępuje on zupełnie inaczej i stosuje metody całkowicie niedopuszczalne. Pisze mianowicie w ten sposób i nadaje swoim artykułom ton taki, jakby artykuły te stanowiły wierne odbicie myśli i dążeń oraz stanowiska co najmniej przeważającej większości przemysłu naftowego. Po przeczytaniu jego artykułów, przeciętny czytelnik nieobeznany z przemysłem naftowym, stojąc zdala od jego codziennego życia i bieżących spraw, musi dojść do wniosku, że cały przemysł naftowy uważa obecną przymusową organizację tego przemysłu, wraz z całą jej działalnością, za wybitnie szkodliwą z punktu widzenia swoich interesów i dlatego dąży do co najprędszego jej zniesienia. Podczas gdy Rząd jest przeciwnego zdania i organizację tę utrzymuje po prostu gwałtem, wbrew woli przemysłu naftowego, z pobudek czysto etatystycznych i gwoli głębokiej ingerencji państwowej w sprawy naftowe, ze szkodą dla rozwoju tego przemysłu. Oczywiście nie ma w tym ani słowa prawdy. Są to sobie najzwyklejsze w świecie tendencyjne insynuacje. Autor artykułów naftowych w „Depeszy" imputuje po prostu prawie całemu przemysłowi naftowemu myśli i zamiary, których przeważająca większość tego przemysłu nie żywi.

Oczywiście było by rzeczą o wiele przyjemniejszą dla wszystkich, a więc przypuszczamy — tak dla sfer rządowych jak i dla przemysłu naftowego, gdyby się dało przemysł ten zorganizować na zasadach dobrowolnego porozumienia. Jest to jednakowoż w obecnych warunkach prawdziwą niemożliwością — jeżeli oczywiście miałaby to być organizacja oparta na zdrowych i racjonalnych zasadach, z wykluczeniem z niej z miejsca wszelkich momentów spekulacyjnych na wyższe koncesje ze strony pewnych jednostek naftowych, z których jedne już dawno się przeżyły i pragną jedynie przedłużyć swój żywot na jakiś czas jeszcze na koszt przemysłu naftowego, inne znów rozbudowały nadmiernie swój aparat handlowy i nie mogą wyzyskać go obecnie dla braku towaru. Zdaje sobie z tego bardzo dobrze sprawę znakomita większość przemysłu naftowego i dlatego stoi na stanowisku utrzymania Polskiego Eksportu Naftowego. Tymczasem jednak p. L. wmawia od roku na łamach „Depeszy" w opinię publiczną zupełnie co innego i świadomie fałszuje prawdę. Przeciwko temu właśnie wystąpiliśmy w naszym artykule listopadowym.

Nie będziemy tutaj wyliczali po raz wtóry wszystkich dodatnich stron obecnej orga-

nizacji przymusowej dla przemysłu naftowego, ani też wykazywali jej przewagi nad dawniejszymi organizacjami dobrowolnymi. Zdaniem naszym jednak, a mamy wszelkie powody do wnioskowania, że w sądzie naszym nie jesteśmy odosobnieni i że przekonanie nasze pod tym względem podziela prawie cały przemysł produkcyjny — panują obecnie w przemyśle naftowym bez porównania zdrowsze stosunki, niż w czasach nie tak znów bardzo dawnych, kiedy to na kształtowanie się stosunków naftowych u nas wywierały bardzo silny wpływ elementy w zasadzie obce organicznie temu naszemu przemysłowi. Były to czasy, kiedy przemysł surowcowy musiał nieraz ustępować przed wygórowanymi żądaniami interesów drugorzędnych, nie mających żadnego zgoła szerszego znaczenia, a raczej ujemne dla przemysłu naftowego. Czasy te, chwalić Boga, należą już do przeszłości i oby nie wróciły. Wydaje nam się, że znaczna większość przemysłu naftowego wcale do nich nie tęskni i również nie pragnie ich powrotu. Gdy idzie o nasze stanowisko, to wcale nie kryjemy się z tym, że uważamy za wysoce niepożądane dla naszego przemysłu naftowego wszelkie silniejsze oddziaływanie np. światowych trustów naftowych na nasze sprawy naftowe i na układ oraz rozwój stosunków w tym przemyśle. Jesteśmy zdecydowanymi zwolennikami sprowadzenia wpływów i roli tych kapitałów do takich jedynie rozmiarów w przemyśle naftowym, jakie są potrzebne do osiągania przez nie słusznych zarobków z dokonanych inwestycyj przemysłowych — nic poza tym. W naszych warunkach, gdy znaczna większość przemysłu naftowego znajduje się w posiadaniu obcym, Państwo nie może wyrzec się wpływu na ten przemysł. Wpływ ten musi być nawet dość znaczny. Oczywiście, stosunek Państwa do przemysłu naftowego powinna zawsze w tego rodzaju sytuacji cechować rozwaga oraz duża ostrożność i tak też jest obecnie. Lecz z góry wykluczamy taką rzecz, jak sprowadzenie Państwa do roli biernego obserwatora, który nie miałby nic, albo prawie nic do powiedzenia w tym przemyśle i w sprawie stosunków w nim panujących. Na postawienie sprawy w ten sposób żadną miarą zgodzić się nie można.

Lecz p. L. nie pisze na pewno tych artykułów bez powodu, ani tak sobie dla własnej przyjemności lub dla zabicia czasu. Przeciwnikiem obecnych stosunków w przemyśle naftowym i obecnej naszej polityki naftowej, nastawionej na kopalnictwo, jest u nas wyłącznie drobny w stosunku do całości — odłam przemysłu naftowego, oparty o wielkoświatowy kapitał naftowy. Odłam ten reprezentuje w tym naszym przemyśle nieznaczny na ogół udział w przeróbce, całkiem nikły udział w produkcji surowcowej, ale rozporządza za to aparatem dystrybucyjnym o pojemności obliczonej na kilkadziesiąt procent naszego wewnętrznego handlu produktowego. Po części nie ma więc w tym nic dziwnego. Przed powstaniem Polskiego Eksportu Naftowego, stanowisko tego odłamu w przemyśle naftowym było dosyć silne. Dysponując przewagą kapitałową nad innymi przedsiębiorstwami, odłam ten wpływał bardzo poważnie na bieg życia naftowego w Polsce i na rozwój stosunków w przemyśle naftowym. Reszta tego przemysłu zmuszona była z reguły liczyć się bardzo poważnie z każdym stanowiskiem tych dwu firm i po największej części stosować się do ich żądań z obawy przed powikłaniami, jakie firmy te mogły zawsze wywołać, narażając przemysł naftowy na dość znaczne perturbacje. Wbrew woli tych firm i w razie ich oporu nic się właściwie stać nie mogło. Każde porozumienie w przemyśle naftowym musiało w zasadzie uwzględniać ich interesy i żądania w takim zakresie, jak sobie tego w gruncie rzeczy życzyły. Z chwilą utworzenia przymusowej organizacji i regulowania przez nią stosunków naftowych, panowanie ich skończyło się. Przewaga znikła. Warunków już ani dyktować ani narzucać nie można. Trzeba się stosować do reguł ogólnie przyjętych i wszystkich jedna-

kowo obowiązujących. Opór nie na wiele się przydaje. Nic więc dziwnego, że w tych okolicznościach, odłam ten wyraża żywe niezadowolenie z obecnego ustroju organizacyjnego i dąży do zmiany dzisiejszych stosunków na inne, bardziej odpowiadające jego interesom, a może i potrzebom. Czy jednak wszystkie potrzeby tych firm pokrywają się z podstawowymi interesami przemysłu naftowego — to znów inna sprawa. Przede wszystkim zaś odłam ten dąży do rozwiązania obecnej przymusowej organizacji i zastąpienia jej dobrowolną. Bo wówczas dopiero otwiera się przed tymi firmami pewne pole działania i możliwość realizacji wszystkich ich koncepcyj. Wpływy ich wówczas na nasze stosunki naftowe musiałyby wzróść wybitnie. Czy jest to jednak wskazane? Nam się zdaje, że lepiej jest jeśli stosunki naftowe w Polsce reguluje aparat organizacyjny powołany przez Rząd, a więc niezależny, w którym przemysł naftowy ma pełny głos i niekrępowane stanowisko w ramach ustalonych zasad, aniżeli gdyby miał je normować międzynarodowy kapitał naftowy według swej woli, przede wszystkim stosownie do swoich własnych potrzeb i w ten sposób, jak mu to dyktują jego własne interesy. Jest to pytanie bardzo ważne. „Depesza“ stoi zatem całkowicie na usługach bardzo nieznacznego odłamu przemysłu naftowego w Polsce, związanego kapitałowo z wielkim światowym przemysłem naftowym, który interesuje się Polską przede wszystkim jako rynkiem zbytu, a nie ze stanowiska wierceń i eksploatacji w ich konsekwencji naszych pól naftowych. Przez usta p. L. wypowiada się nie całość polskiego przemysłu naftowego lub przeważająca jego większość, a wyłącznie tylko ten jego odłam. P. L. dzierży może pióro w dłoniach, jeżeli należy do zespołu redakcyjnego „Depeszy“, choć i to nie jest znów tak bardzo pewne, bo nie jest wykluczone, że dostaje gotowe wypracowania, jeśli zaś dzierży je rzeczywiście, to w każdym razie ręką jego kieruje kto inny. Pisze pod dyktatem.

*

Z równą pasją wojuje „Depesza“ z naszym eksportem naftowym. Nie ma co do tego dwu zdań, że na eksporcie tym przemysł naftowy traci. Jest on jednakowoż techniczną koniecznością. Dało by się go uniknąć tylko wtedy, gdyby cała naftowa wytwórczość produktowa znalazła zbyt w kraju. A to znów jest niemożliwe. Nadwyżka bowiem musi pozostać zawsze, gdyż jest ona nieodzowną cechą przemysłu naftowego. Nawet kraje importujące ropę do przeróbki u siebie mają nadwyżkę i muszą wobec tego eksportować. Prawda, pewną nadwyżkę surowca przerabiamy obecnie wyłącznie na eksport. Ale mamy tego już bardzo niewiele. W roku bieżącym ilość ta prawdopodobnie znów się zmniejszy. Nadwyżka ropy ponad ilość, która musi być poddana przerobowi dla wydostania potrzebnej ilości nafty świetlnej — pozostanie już niewielka.

Dla uniknięcia eksportu pozostaje jeszcze wyjście w postaci magazynowania w kraju nadwyżek przeznaczonych na ten cel. Rzecz taka jest w zasadzie możliwa. Również i z tej racji obwinia p. L. naszą oficjalną politykę naftową. W jego oświetleniu sprawa ta przedstawia się w ten sposób, że przemysł naftowy jako całość jest przeciwnikiem eksportu i dla uniknięcia strat broni się przed nim jak może, jednak bezskutecznie, gdyż sfery rządowe żądają utrzymania go i wprost zmuszają ten przemysł do stałego kontynuowania wywozu. W tym oświetleniu również nie ma ani słowa prawdy. Jesteśmy przeświadczeni głęboko, że gdyby przemysł naftowy uznał, że magazynowanie nadwyżki ropy bardziej odpowiada jego potrzebom, niż całkowita jej przeróbka i eksport produktowy, i może przyczynić się do polepszenia jego sytuacji, to sfery rządowe zgodziłyby się na nie bez chwili namysłu. Sprawa ta poruszana jest w tej formie od przeszło trzech lat. Przeciwstawia się zaś temu nie kto inny, jak tylko i wyłącznie znakomita większość tego przemysłu, cały bez mała przemysł produkcyjny, wychodząc z założenia, że ewentualne maga-

zynowanie ropy przez przemysł nie tylko w niczym nie poprawi jego sytuacji, ale przeciwnie — nawet ją znacznie pogorszy. Ruchowi zaś wiertniczemu w ogólności oraz wierceniom poszukiwawczym, tak bardzo dla nas ważnym, czemu przecież i p. L. nie przeczy, odda zdaniem większości przemysłu prawdziwie niedźwiedzią przysługę.

Sprawa magazynowania nadwyżek eksportowych nie jest ani taka łatwa, ani nie przedstawia się tak prosto dla przemysłu naftowego, jak to się może w pierwszej chwili wydawać. Pomijając już wcale poważne trudności natury technicznej, które choć ciężko może przecież bałyby się przezwyciężyć, to jednak ewentualne magazynowanie tych nadwyżek pozbawiłoby przemysł naftowy znacznych na dzisiejsze czasy środków pieniężnych. Brak zaś tych środków, w tym wypadku nieunikniony, musiałby stać się przyczyną całkowitego niemal zatrzymania wszelkiego ruchu wiertniczego. Powstałaby z tego powodu wielka szkoda dla przemysłu naftowego, zwłaszcza jeszcze dlatego, że nie odbywałyby się wtedy również i wiercenia poszukiwawcze. Objęcie natomiast nadwyżek eksportowych przez Państwo w celu ich zamagazynowania, oczywiście na warunkach do przyjęcia przez ten przemysł, zupełnie nie zależy od woli przemysłu naftowego.

Bardzo niepoważnie brzmi wiązanie kwestii magazynowania nadwyżek eksportowych ze sprawą poprawienia rentowności przemysłu naftowego. Na rentowność tego przemysłu, zniesienie eksportu miałoby wpływ tylko wówczas, gdyby całą tę nadwyżkę zakupiło Państwo po cenach krajowych, nie na bieżące potrzeby konsumcyjne, lecz na utworzenie rezerwy na odległą przyszłość. Gdyby zaś miał ją magazynować przemysł, to oczywiście przez sam ten fakt, dochód przemysłu naftowego jeszcze by się nie zwiększył i jego położenie nie uległoby przez to zmianie na lepsze. Przeciwnie, zwiększyłyby się tylko koszty przerobu ropy w rafineriach na jednostkę, przybyłyby koszty magazynowania, manka, odsetki itp. Słowem, na razie musiałby przemysł naftowy jeszcze więcej tracić. Czy jednak zdołałby sobie straty te kiedyś w przyszłości powetować, to wielkie pytanie. Ale jak już powiedzieliśmy, bardzo ważną rzeczą jest to, że przemysł naftowy nie ma na ten cel absolutnie środków. Materialnie przemysłu tego nie stać obecnie na magazynowanie nadwyżek, ani też na żadne takie rozwiązanie tej kwestii, które by naraziło przemysł naftowy na jeszcze wyższe straty. W tym stanie rzeczy, gdyby sfery rządowe zeszły z dotychczasowego stanowiska, to postąpiłyby wbrew woli i opinii bez mała całego przemysłu naftowego i to byłby dopiero prawdziwy przymus. Jeżeli więc sprawę eksportową zanalizujemy dokładnie i przyjrzymy się jej z bliska, to się okaże, że za zniesieniem eksportu i za magazynowaniem nadwyżek oświadczają się jedynie dwie firmy amerykańskie, zatrudnione w naszym przemyśle naftowym. Tak sprawa ta wygląda w rzeczywistości. Widzimy, że całkiem odmiennie, niż przedstawia ją autor artykułów naftowych w „Depeszy".

*

P. L. obarcza również pełną odpowiedzialnością polską oficjalną politykę naftową za obniżkę cen produktów naftowych w kraju — zdaniem naszym niesłusznie. Bez kwestii, że zwłaszcza ostatnia, z końca roku 1935, obniżka ceny nafty świetlnej i obniżka ceny benzyny w lecie ub. r. — nie dadzą się niczym usprawiedliwić. Dla rynku konsumcyjnego obie te zniżki nie miały prawie żadnego znaczenia. Może sobie i wiele po nich obiecywano, ale to prawda, że praktycznie ich znaczenie było czysto demonstracyjne. Gospodarczej roli nie odegrały żadnej, ulgi istotnej konsumcji nie przyniosły. Przeciwnie nawet, jeśli mają być oceniane ze stanowiska czysto gospodarczego, to należy je uznać za bezwarunkowo szkodliwe, gdyż przemysł naftowy stracił na nich ogromnie na dzisiejsze czasy dużo i czuje to, podczas gdy konsumcja zyskała bardzo niewiele. Były to po-

ciągnięcia z gruntu fałszywe, których mieliśmy w naszym życiu gospodarczym niestety sporo.

Niewątpliwie, bolesne skutki tych zniżek dla przemysłu naftowego, obciążają bardzo silnie sfery rządowe, ówcześnie kierujące całością naszej polityki gospodarczej. Rząd obecny również nie jest wolny od tej odpowiedzialności. Lecz nie spada ona na osoby, które wytyczyły obecną linię polityki naftowej i ją realizowały i w dalszym ciągu podtrzymują. Ponoszą ją w całości osoby, które stworzyły u nas i wcieliły w życie system gospodarczy tzw. deflacyjny, uczyniły z niego bożyszcze i temu fetyszowi wszystko poświęcały. Ostatnia obniżka ceny benzyny obciąża również bardzo silnie Komisję Motoryzacyjną, która nie licząc się zupełnie z wytrzymałością przemysłu naftowego i z jego bardzo ciężką sytuacją, uparła się jednak przy niej i w końcu ją przeforsowała, chociaż wiadomo było, że to nic a nic motoryzacji nie pomoże. Był to ze strony tej Komisji gest, obliczony na wrażenie na zewnątrz. Może je i do pewnego stopnia osiągnięto, ale przemysł naftowy musiał za to zapłacić, choć nie miał z czego.

P. L. jednak odpowiedzialność tę usiłuje przerzucić na czynniki oficjalne, kierujące bezpośrednio polityką naftową, która pewnym kołom nie przypada do smaku. W tym celu stara się wpoić w ogół przekonanie i wywołać wrażenie, że zniżka cen produktów naftowych nie stała w żadnym związku z państwową polityką deflacyjną, lecz że przeprowadziło ją zupełnie samodzielnie Ministerstwo Przemysłu i Handlu, w oderwaniu od całokształtu polityki gospodarczej Państwa, jedynie dla podniesienia tą drogą rentowności przemysłu naftowego. W tym się właśnie przejawia cała zła wola autora i tendencyjne przedstawienie całej tej sprawy w sposób sprzeczny z rzeczywistością. Tak bowiem nie było.

*

Publicysta naftowy „Depeszy" w ogólności obciąża wyłącznie państwową politykę naftową, prowadzoną przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu, za cały obecny ciężki stan przemysłu naftowego. Jest konsekwentny, gdyż twierdzi, że nie co innego — jeno głęboka ingerencja państwowa doprowadziła przemysł ten do upadku. Tak stawiać kwestii nie można i w ogóle nie można załatwiać się z tą sprawą w sposób tak bardzo uproszczony — jeśli się już do niej przystępuje. Główna przyczyna obecnej ciężkiej sytuacji przemysłu naftowego leży przecież w kryzysie gospodarczym i w spadku cen eksportowych, które w okresie przedkryzysowym były znacznie wyższe, w niedorozwoju gospodarczym naszego kraju i w powszechnym zubożeniu jego ludności. To są przyczyny najbardziej istotne. Lecz i poczynania rządowe w tym czasie miały również swoją wymowę i nie mogły pozostać bez wpływu na sytuację tego przemysłu. Niewątpliwie zaciążyła fatalnie na przemyśle naftowym deflacyjna polityka gospodarcza kolejnych rządów. Brak koordynacji w pociągnięciach gospodarczych, spirytus, podatek drogowy, no i oczywiście bardzo wygórowane na nasze stosunki obciążenie przetworów naftowych podatkiem konsumcyjnym — też zrobiły swoje i znakomicie przyczyniły się do pogorszenia tej sytuacji. Ale nie są to wszystko poczynania z zakresu polityki naftowej i dlatego polityki tej jako takiej — zupełnie nie obciążają. Za skutki stąd pochodzące, nie ponoszą absolutnie winy osoby, które politykę obecną poniekąd stworzyły, ją realizowały i realizują. Przeciwnie, stwierdzić trzeba w imię obiektywnej prawdy, że polityka ta jest w założeniu dobra i ma wobec przemysłu naftowego duże zasługi. Jej wielką zasługą jest skierowanie uwagi przede wszystkim na kopalnictwo. Uratowała ona przemysł naftowy od nieobliczalnego w skutkach wstrząsu, grożącego mu w okresie rozwiązania ostatniego kartelu naftowego w początku roku 1933. Następnie przez zorganizowanie tego przemysłu — uregulowała stosunki naftowe i stworzyła dlań warunki i możność spokojnej pracy. Również

uwolniła przemysł naftowy z żywiołów pasożytniczych, które w bardzo wysokim stopniu przyczyniły się do jego osłabienia. Żywioły te kosztowały przemysł naftowy olbrzymie sumy. Są to zasługi nieprzeciętne, bardzo duże. Należy je zatem uznać, a nie pomniejszać, jak to czyni z własnego wyrachowania p. L.

*

„Depesza" w polemice z nami na powyższe tematy zarzuca nam i Związkowi Polskich Przemysłowców Naftowych — ni stąd ni zowąd — zupełną obojętność i brak zrozumienia dla sprawy rentowności pozostałej większej reszty przemysłu naftowego względnie przedsiębiorstw, których Związek ten nie reprezentuje. Jest to już zupełnie dowolna kombinacja autora, zarzut całkowicie wymyślony i oczywiście na niczym nie oparty. Nie będziemy się zbytnio rozwodzili ani wdawali w szerokie dysputy na ten temat. Odpowiemy nań całkiem krótko. Przemysł naftowy tworzy jeden zwarty organizm. Jeżeli w którymkolwiek miejscu organizm ten ulegnie schorzeniu, to gdy się nie przystąpi do wyleczenia tego miejsca i całkowitego usunięcia przyczyn trawiącej go choroby, to z czasem rozszerzy się ona na jego całość i wyczerpie oraz osłabi go do tego stopnia, że albo nie będzie on zdolny do życia w ogólności dla braku sił, albo też będzie wiódł życie wiecznego kaleki. Z tych względów przemysł czysto kopalniany, zorganizowany w Związku Polskich Przemysłowców Naftowych — zainteresowany jest w rentowności przemysłu naftowego jako całości w tym samym stopniu, co każdy inny jego odłam lub każde przedsiębiorstwo zrośnięte z tym przemysłem organicznie. Tylko bowiem w warunkach pełnej trwałej rentowności przemysłu jako całości — możliwa jest trwała i na zdrowych podstawach oparta rentowność zarówno oddzielnych jego odłamów jak i poszczególnych przedsiębiorstw. Będąc wyznawcami tych właśnie zasad dawaliśmy im wyraz stale, ilekroć na łamach naszego pisma zabieraliśmy głos w tego rodzaju sprawach.

Pojmujemy bardzo dobrze, że przemysł może przeżywać pewne fazy przejściowe, kiedy w interesie całości musi się poświęcać interesy mniej ważne na rzecz ważniejszych i bardziej istotnych, muszą to być jednak fazy możliwie jak najkrótsze. Okres strat nie może przeciągać się w nieskończoność ani trwać wiecznie, gdyż stan taki wcześniej czy później — musi jednak doprowadzić do katastrofy.

Nikt bardziej od przemysłu czysto kopalnianego nie pragnie, ażeby zdrowy przemysł czysto rafineryjny pracował na równi z całym przemysłem naftowym w warunkach pełnej rentowności. Nie uważamy jednak, ażeby jakiekolwiek pogorszenie sytuacji przemysłu czysto surowcowego w celu polepszenia sytuacji rafineryj — prowadziło w ogóle do celu. Byłby to krok szaleńczy. Przemysł ten nie znajduje się bowiem w dobrej sytuacji. Walczy na ogół z poważnymi trudnościami i z ciężką biedą daje sobie radę. Nie byłby to więc żaden środek ani zaradczy ani skuteczny. Rezultat byłby taki, że wkrótce oba te przemysły znalazłyby się w sytuacji bez wyjścia, w obliczu kompletnej i pewnej katastrofy.

W tej chwili sytuacja przemysłu naftowego jest wyjątkowo ciężka, a nawet niebezpieczna. Jako całość przemysł ten jest deficytowy. To też bije na alarm i cały bez wyjątku dopomina się głośno o warunki, które by przywróciły rentowność wszystkim jego odgałęzieniom. Jest to żądanie słuszne i bardzo pilne.

*

Gdy idzie o wrażenie ogólne, to p. L. zdążył w ciągu roku napisać z górą 40 obszernych artykułów, które pod względem treści prawie niczym nie różnią się od siebie. Powtarza w nich jedno i to samo w kółko: „Pen", eksport, ingerencja i znów ingerencja, eksport i „Pen". Od początku nic tylko negacja. Ani śladu pozytywnych myśli.

# Gazyfikacja kraju w planie inwestycyjnym

Przemówienie Pana Ministra P. i H. A. Romana, wygłoszone w Sejmie dn. 5. II. br. w czasie rozpatrywania planu inwestycyjnego — zawiera następujące ustępy, dotyczące gazyfikacji kraju:

Przystępując do omówienia inwestycyj w zakresie g a z y f i k a c j i, stwierdzić należy, że znaczenie gazu ziemnego dla gospodarstwa narodowego jest również ogromnie doniosłe, aczkolwiek dotychczas mało doceniane.

Przede wszystkim gaz ziemny stanowi bardzo wydatne i dogodne źródło energii cieplnej, a to ze względu na wysoką wartość opałową, oraz z uwagi na jednostajność składu i swą formę. Gaz ziemny bowiem może nie tylko zastąpić wszelkie inne źródła energii cieplnej, ale umożliwia przeprowadzanie szczególnych procesów termicznych, które w takiej doskonałości za pomocą innych materiałów opałowych nie mogą być uzyskane. Ponadto gaz ziemny może służyć jako materiał wyjściowy dla szeregu procesów chemicznych.

Gaz ziemny towarzyszy na ogół ropie naftowej we wszystkich jej złożach, przy czym ilości jego są rozmaite. Bywają bowiem złoża, z których gaz ziemny jest całkowicie zużywany do ruchu kopalń naftowych, i są takie złoża, które dają tak wiele nadwyżki gazu, że mogą one być użyte do gazyfikacji kraju. Ponadto są znane złoża czysto gazowe, zupełnie pozbawione ropy lub wydające jej minimalne ilości.

Do ważniejszych złóż gazowych w Polsce należą:- a) Borysław, b) Bitków—Pasieczna, c) siodło potockie między Jasłem a Krosnem, d) siodło Górki—Strachocin (koło Brzozowa), e) Daszawa koło Stryja.

Wykorzystanie więc gazu ziemnego, jako źródła energetycznego, odpowiada postulatowi decentralizacji źródeł energetycznych. Przez racjonalne bowiem wykorzystanie złóż gazowych uzyskamy drugie centrum energetyczne (po centrum węglowym). Uwzględniając poza tym źródła energii wodnej, otrzymamy system energetyczny odpowiadający najżywotniejszym naszym celom.

Wyliczone złoża gazowe stwarzają wielkie możliwości gazyfikacji kraju. W ramach obecnego planu inwestycyjnego należało skoncentrować się na jednym zagadnieniu. Wybrano, jako najpilniejsze, gazyfikację połaci kraju, obejmującej centralny rejon przemysłowy radomski i rejon między Wisłą a Sanem, w którym powstać mają wkrótce poważniejsze zakłady przemysłowe. Jako źródło energetyczne ustalono kopalnię w Roztokach, która obecnie rozporządza 615 m$^3$ gazu na 1 minutę. Kopalnia ta, przez odwiercenie nowego otworu, wykazała tak wielkie bogactwo złoża, że przede wszystkim powinna być przyjęta za bazę gazyfikacyjną, tym bardziej, że jako dalsze rezerwy służyć mogą inne kopalnie siodła potockiego oraz kopalnie w Strachocinie i Górkach.

Wobec tego planem inwestycyjnym objęto budowę gazociągu o trasie, która prowadzić będzie z Roztok przez Kolbuszowę, Tarnobrzeg do Sandomierza, gdzie przekroczy Wisłę, a następnie przez Ostrowiec do Lubieni; w tym punkcie rozdzieli się na odnogę zachodnią do Skarżyska i północną: Lubienia—Kiedrzyń—Pionki z odnogą Kiedrzyń—Radom. W części południowej są przewidziane odnogi do Rzeszowa, do Mielca i do Niska. Ponadto poprowadzi się z istniejącego gazociągu Roztoki—Mościce odnogę od Pilzna do Dębicy. Długość głównej trasy wynosi ok. 250 km, a odgałęzień — ok. 100 km.

Rurociąg będzie sporządzony ze stalowych rur bez szwu, spawanych ze sobą samorodnie. Rurociągiem tym będzie można przetłoczyć do 500 m$^3$ gazu na 1 minutę.

Ogólny koszt projektowanej inwestycji, którą zamierza się wykonać w ciągu 2 lat, wynosić będzie ok. zł 12 miln., przy czym koszt ten rozłoży się na następujące pozycje (w tys. zł):

| | |
|---|---|
| Robocizna . . . . . . . . | 1.670 |
| Przemysł krajowy (głównie hutniczy) . . | 9.000 |
| Przemysł zagraniczny (nie wyrabiane w kraju kompresory i aparaty pomiarowe) . | 500 |
| Transporty, odszkodowanie terenowe itp. . | 830 |
| R a z e m : | 12.000 |

Główna część kwoty inwestycyjnej przypadnie hutnictwu śląskiemu, natomiast robocizna przy samym wykonywaniu rurociągu

przypadnie województwom: krakowskiemu, lwowskiemu i kieleckiemu.

Rozważając gospodarczą celowość tej inwestycji, należy stwierdzić, że inwestycja ta dostarczy wysokocennego i taniego opału gazowego dla szeregu zakładów przemysłowych w centralnym rejonie przemysłowym i tym samym przyczyni się do udoskonalenia i potanienia fabrykacji w istniejących zakładach, zachęcając zarazem do powstawania nowych zakładów przemysłowych, jak również i do nowych wierceń za gazem i ropą naftową w rejonie między Wisłą a Sanem. Ponadto inwestycja ta przyczyni się do wydatnego rozładowania bezrobocia w tych silnie zaludnionych okolicach, w których niewątpliwie spowoduje powstanie szeregu nowych placówek przemysłowych.

Wykonanie tej inwestycji nastąpi w latach: 1937 i 1938, przy czym w pierwszym roku ma być wykonany — kosztem zł 10 miln., przewidzianych w zgłoszonym projekcie ustawy — główny gazociąg na trasie Roztoki — Kolbuszowa — Tarnobrzeg — Sandomierz — Ostrowiec — Lubienia — Starachowice — Skarżysko, oraz odnoga do Rzeszowa, natomiast w roku 1938 będzie wybudowany gazociąg na trasie Lubienia — Kiedrzyń — Pionki oraz odnogi do Radomia, do Niska, do Mielca i odnoga gazociągu mościckiego: Pilzno — Dębica.

W ten sposób dokonana inwestycja powinna stanowić wstęp do dalszej planowej gazyfikacji kraju gazem ziemnym. Punktem wyjścia tego planu powinno być wykorzystanie wszystkich istniejących źródeł energii gazowej i przydzielenie im odpowiednich rejonów utylizacyjnych.

# PRZEGLĄD PRASY

**Nafta... Nafta!...**

Poniżej cytujemy artykuł p. Kazimierza Rozen-Zawadzkiego, który autor wydrukował w „Polsce Zbrojnej" z dn. 30. XII. 1936 r. ze względu na jego interesującą treść. P. Rozen-Zawadzki przedstawia w wyraźnych barwach znaczenie i wartość surowca naftowego i jego derywatów w obecnych czasach. Wywody autora na powyższy temat poprzedza następujący cytat:

„Rzeka, nie! — Szerokie potoki ropy naftowej muszą płynąć bez przerwy do tego, kto prowadzi wojnę...

Gen. v. Eimannsberger — der Kampfwagenkrieg".

„Mówi się dzisiaj często o konieczności motoryzacji i mechanizacji przemysłu, komunikacji, gospodarki, armii lądowej, rozbudowie lotnictwa i floty, w przewidywaniu przyszłych zmagań wojennych. Głosi o tym zgodnym chórem cała Europa, ba, świat cały! No i prowadzi się już teraz pośpiesznie tę motoryzację i mechanizację, by przypadkiem nie być zaskoczonym.

Jednak wymagania i potrzeby wojennne będą znacznie, stokroć większe, od dzisiejszych, pokojowych. Dlatego motto gen. Eimannsbergera jest chyba bardzo aktualne. Przed przemysłem nafciarskim każdego państwa stoją poważne i ciężkie obowiązki zapewnienia, na wypadek wojny, armii lądowej, powietrznej i morskiej, krajowi i przemysłowi dostatecznych ilości materiałów pędnych i smarnych. Ropa naftowa, paliwo zastępcze lub syntetyczne — to niezbędne w czasie wojny czynniki życia samolotów, okrętów, czołgów i samochodów ciężarowych.

Czy można dziś, podczas pokoju, obliczyć, przewidzieć, ile ton ropy naftowej będzie potrzeba jakiemuś państwu X na 1 dzień, 1 tydzień, miesiąc lub rok wojny? Można i trzeba.

Komu i czemu podczas wojny będzie potrzebna ropa naftowa? Wyliczone już: armia lądowa, flota powietrzna, flota morska wojenna i handlowa, gospodarka, przemysł i komunikacje kraju! Autor niniejszych rozważań, 100-procentowy lądowiec, nie orientuje się w sprawach floty powietrznej i morskiej i wskutek tego je pominie. Niech lotnicy i marynarze obliczą i dodadzą sobie tyle, ile im jeszcze potrzeba ton ropy...

*

Armia pokojowa jest stosunkowo niewielka i zaopatrzenie jej w ropę naftową jest łatwe i proste. Lecz już samo obliczenie ilości paliwa potrzebnego na 1 rok wojny jest rzeczą trudną, a cóż dopiero jego dostarczenie...

Powiedzmy, że armia hipotetycznego

państwa X zmobilizowała dużo: 100 dywizyj piechoty, 10 dywizyj zmotoryzowanej piechoty i 10 dywizyj kawalerii.

Dywizja piechoty będzie miała przypuszczalnie 40 samochodów ciężarowych na każdy pułk. Pułk artylerii — 40 samochodów. Oddziały łączności dywizji — 20, saperów — 20, oddział sanitarny również 20 samochodów. Kolumna samochodowa dywizji będzie rozporządzać 80 samochodami. Ogółem w dywizji było by więc około 300 samochodów ciężarowych.

Z tych 300 maszyn — 200 służy dla celów transportu, pozostałe zaś 100, to ciągniki dział artylerii, radiostacyj, sprzętu łączności itp. Sztab dywizji w wojnie nowoczesnej musi być ruchliwy, będzie więc dysponował 75 samochodami osobowymi i 150 motocyklami.

Dywizje w nieistniejącej armii hipotetycznego państwa X będą tworzyć poza tym korpusy, grupy i armie. A więc po 3 dywizje w korpusie, po 3 korpusy w grupie i po 3 grupy w armii. Razem było by tego około 33 korpusów, 11 grup i 4 armii oraz ich sztaby. Armia będzie miała do własnej dyspozycji 50 czołgów, 150 samochodów ciężarowych, 100 maszyn osobowych i 100 motocykli. Podobne cyfry sprzętu pancerno-motorowego należy przydzielić grupie i korpusowi.

Dywizja kawalerii będzie dysponować nie mniej niż 200 czołgami, 420 samochodami ciężarowymi, 135 samochodami osobowymi, 210 motocyklami.

Dywizja zmotoryzowana będzie w swym składzie posiadać również 200 czołgów, ale za to imponującą cyfrę 1515 samochodów ciężarowych, 280 samochodów osobowych oraz 410 motocykli.

Trzeba tu jeszcze dodać własny sprzęt pancerno-motorowy korpusów i grup dywizyj zmotoryzowanych i kawalerii.

Mozolny rachunek da więc w cyfrach zaokrąglonych dla podobnej armii lądowej około 3.500 czołgów, 45.000 samochodów ciężarowych, 13.000 samochodów osobowych i 20.000 motocykli.

Z kolei trzeba obliczyć przypuszczalne zużycie materiałów pędnych i smarnych.

Przy założeniu, że:

— czołg z silnikiem Diesla mocy 100 K. M. pracuje przeciętnie 3 godziny dziennie,

— samochody ciężarowe z silnikami benzynowymi i Diesla mocy 75 K. M. pracują dziennie 6 godzin,

— maszyny osobowe, mają silniki mocy 30 K. M., a motocykle 10 K. M., i że pracują dziennie po 4 godziny,

można ustalić normy potrzebne dlu uruchomienia sprzętu pancernego armii państwa X.

3.500 czołgów, pracując dziennie po 3 godziny silnikami Diesla, zużyje na rok 65.152 ton ropy naftowej oraz 6.515 ton smarów.

45.000 samochodów ciężarowych, z silnikami benzynowymi i Diesla, mocy 75 K. M., pracując dziennie po 6 godzin, zużyje 930.750 ton ropy, 431.521 ton benzyny oraz 136.227 ton smarów.

13.000 samochodów osobowych, pracując 4 godziny dziennie na benzynowych silnikach mocy 30 K. M., zużyje 45.000 ton benzyny i 4.500 ton smarów.

Wreszcie 20.000 motocykli, z silnikami benzynowymi mocy 10 K. M., pracując dziennie po 4 godziny, zużyje 65.700 ton benzyny i 6.570 ton smarów.

W przybliżeniu więc roczne zużycie wyniesie dla armii lądowej 1,000.000 ton ropy, 700.000 ton benzyny i 170.000 ton smarów.

Pozostaje nierozstrzygnięta, nieobliczona ilość ton, potrzebna lotnictwu i flocie morskiej państwa X.

Tyły wojującego państwa! Ileż to potrzeba ton ropy, benzyny, smarów, by pracowały one sprawnie, by zapewniły armii na froncie, formacjom etapowym, zakładom, kadrom itp. możność walki, pracy, organizacji i życia? Tu trzeba wziąć pod uwagę transport miejski i wiejski, autobusy, samochody osobowe i ciężarowe, straż pożarną, pocztę, transport techniczny, żywnościowy i odzieżowy, przemysłowy, koleje żelazne, maszyny rolnicze, ciągniki, przemysłową produkcję mechaniczną i tak dalej i tak dalej. Dane te zależą i są funkcją rozwoju przemysłowego państwa X. Przyjmujemy bowiem, że jest to państwo przygotowane do obrony, samowystarczalne, na którym wycisnęła swoje silne piętno odnowiona i wskrzeszona zasada merkantylizmu w postaci autarkii.

Jest to państwo rolniczo-przemysłowe.

Ma ono 50.000 — 60.000 samochodów ciężarowych, ciągników i autobusów, 50.000 samochodów osobowych, 100.000 motocykli.

Tu na tyłach pracuje się więcej, choć nie tak nerwowo, jak na froncie, a więc prawo 3 ósemek. 8 godzin pracy, 8 godzin rozrywki i 8 godzin snu. Gospodarczy sprzęt motorowy państwa X pracuje 8 godzin dziennie.

Znowu mozolne obliczenia dadzą roczne zużycie paliwa dla tyłów państwa w ilości 1, 865.000 ton ropy, 1, 315.000 ton benzyny i 320.000 ton smarów.

Razem więc na armię lądową oraz gospodarkę proste dodawanie da olbrzymie, oszałamiające cyfry. Cyfry te sztab generalny państwa X prześle ministerstwu przemysłu i handlu, dodając ma się rozumieć normy potrzebne dla floty wojennej, powietrznej i morskiej oraz morskiej floty handlowej.

Cyfry więc zapotrzebowania rocznego materiałów pędnych i smarnych na wypadek wojny państwa X tylko dla armii lądowej i gospodarki wyniosą:

2,865.000 ton ropy naftowej,
2,015.000 ton benzyny,
490.000 ton smarów.

Razem więc produkcja roczna ropy naftowej ma dać państwu X 5,370.000 ton!

Czy państwo X ma niewyczerpane zasoby ropy naftowej, czy też wiercenia są coraz kosztowniejsze, głębsze, a wyniki coraz mniejsze? Czy kopalnie ropy naftowej nie są położone zbyt blisko granic? Jeśli tak, to niech patriotycznie nastrojone sfery przemysłu narodowego wykorzystają natychmiast centralnie położone zagłębia węglowe i z własnych kapitałów zainicjują od razu, już teraz, utworzenie i rozbudowę potężnych zakładów produkcji i destylacji zastępczego oraz syntetycznego paliwa. Jednak tu znowu może przeciwstawić się, postawić swoje veto ministerstwo obrony narodowej. Wydobywanie węgla pochłania zbyt dużo siły ludzkiej, tak bardzo potrzebnej na wojnie.

Jakiż wniosek? Może więc państwo X, nie mając naturalnych, przyrodzonych warunków do motoryzacji i mechanizacji kraju i armii podczas wojny, zredukuje lub zmieni swój plan mobilizacyjny? Cóż bowiem po nowoczesnych zmotoryzowanych i zmechanizowanych dywizjach, cóż po lotnictwie i flocie, gdy w czasie wojny mają one stanąć, zamrzeć z braku potrzebnej dla ich życia i ruchu drogocennej, ba, bezcennej dziś ropy naftowej.

A transportować będzie trudno, gdyż embargo w czasie wojny nie jest fikcją.

Aut-aut albo miliony i tysiące ton ropy naftowej lub jakiegoś innego zastępczego paliwa, albo pozostawić w nieistniejącym państwie X w sferze marzeń i fantazji sprawę mechanizacji i motoryzacji armii na stopie wojennej."

### Biała ropa „Polminu"

W piśmie „Depesza" z dn. 25. I. br. znajdujemy pod powyższym tytułem następującą wiadomość:

„W jednym z ostatnich numerów „Gazety Polskiej" ukazał się komunikat M-wa Skarbu o zamierzonym złożeniu Izbom Ustawodawczym projektu ustawy, zmierzającej do opodatkowania ropy naftowej, idącej bezpośrednio do konsumcji. Ustawa ta ma być uchwalona jeszcze podczas bieżącej sesji parlamentarnej. W ten sposób znajdzie nareszcie rozwiązanie wielokrotnie poruszana przez nas sprawa strat Skarbu Państwa, powodowanych przez kierowanie do spożycia bez opodatkowania spożywczego i drogowego ropy naftowej. Będzie to jednakże tylko częściowe załatwienie sprawy na odcinku skarbowym, dalszym bowiem krokiem winno być wciągnięcie produkcji takiej ropy do kontyngentowania przez P. E. N.

Przypominamy naszym czytelnikom, że sprawa ta powstała na skutek praktyki „Polminu", który zakwalifikował niesłusznie produkowaną na kopalni „Zygmunt" w Roztokach gazolinę, jako „białą ropę" i, korzystając z tego, że ropa surowa wolna jest od podatku spożywczego i drogowego oraz nie podlega kontyngentowaniu, kierował ją do konsumcji krajowej.

W praktyce tej były następujące nieprawidłowości z punktu widzenia ustawodawstwa podatkowego: a) gazolina, która jest produktem przeróbki gazów ziemnych, podlegającym opodatkowaniu, niesłusznie zakwalifikowana została, jako ropa, wolna od podatków; b) gazolina ta, ze względu na wysoką prężność par., nie mogła być używana w stanie naturalnym do popędu silników, wobec czego niewątpliwie musiała być mięszana z benzyną ciężką, ze spirytusem lub benzolem, a więc z opodatkowanymi produktami, co jest wbrew przepisom skarbowym. Projektowana ustawa praktykę tę ureguluje.

Pozostaje jednakże otwarta sprawa kontyngentowania tej gazoliny. Pominięcie jej przy kontyngentowaniu powoduje poważne straty dla prywatnego przemysłu. Po uregulowaniu sprawy na odcinku skarbowym musi nastąpić uregulowanie jej na odcinku przemysłowym."

Z treści tej notatki wynika, że „Depesza" przyjmuje z uznaniem projektowany sposób uporządkowania tej sprawy. Jest on dla kopalnictwa naftowego bardzo nieszczęśliwy i niebezpieczny. Traktuje całą rzecz wyłącznie z punktu widzenia fiskalnego, przemysł naftowy natomiast nic na tego rodzaju załatwieniu nie zyskuje. Ktoś widocznie jednak pismo to doprowadził do przytomności, bo już dnia 1. II. br. w nr 8 pisze:

„Na skutek licznych protestów prywatnego przemysłu M-wo P. i H. w końcu ubiegłego roku przygotowało projekt dekretu, mającego sprawę tę uregulować. Projekt ten nie znalazł aprobaty w M-wie Skarbu, które wygotowało ostatnio własny projekt ustawy o zmianie opodatkowania olejów mineralnych i zapowiedziało w pismach złożenie tego projektu do ciał ustawodawczych.

Projekt wspomniany nosi wszelkie cechy niefachowej i nieprzemyślanej twórczości ustawodawczej, która cechuje naszą rzeczywistość. Już raz pisaliśmy o tym, omawiając dekret o rozrachunku z tytułu kresowych obniżek cen nafty. Przede wszystkim projekt M-wa Skarbu nie załatwia całej sprawy na odcinku podatkowym, gdyż kwalifikuje do opłaty podatku tylko ropę o gęstości do 0.790. W ten sposób powstaje luka dla rop naftowych cięższych, których kierowanie do spożycia bez podatku stale wzrasta. Następnie ustala on jako cechę dla opodatkowania gęs-

tość, zamiast stworzenia obowiązku opodatkowania tylko tych rop, które niezależnie od gęstości kierowane są bezpośrednio do spożycia.

Istnieje liczny szereg kopalń, produkujących ropę lekką o gęstości do 0.790, które nigdy nie kierowały swej ropy bezpośrednio do spożycia chociażby ze względu na właściwości, nie zezwalające na jej użycie do napędu w stanie surowym. Przymus stworzenia Kontroli Skarbowej z jej normalnymi przepisami na takich kopalniach będzie równoznaczny z ich unieruchomieniem, gdyż podniesie koszta produkcji bez żadnej potrzeby, a na przyszłość w znacznym stopniu utrudni jeśli nie uniemożliwi ich rozwój. Będzie to w jaskrawej sprzeczności z podstawą polityki naftowej Rządu, mianowicie z zasadą popierania produkcji ropnej. Jeżeli ta niebezpieczna ustawa w zaprojektowanej formie będzie przyjęta, to będzie to dalsza smutna, a brzemienna w ujemne skutki gospodarcze konsekwencja tolerowania niesłusznych przywilejów państwowego przedsiębiorstwa. Co na to powie rzecznik interesów czystej produkcji ropnej, stojące na baczność przed Polminem czasopismo ,,Nafta"?

Ogólne wrażenie, jakie czyni omawiany projekt ustawy, wypracowany przez M-wo Skarbu, jest takie, że autorom chodzi o takie załatwienie sprawy, przez które by ,,Polmin" otrzymał rozgrzeszenie za lata ubiegłe, bez niebezpieczeństwa dochodzenia na nim przez przemysł prywatny strat, które, wskutek tych praktyk Polminu, przemysł ten poniósł. Za jednym zamachem nakłada się lekkomyślnie niepotrzebne ciężary na produkujące ropę o gęstości do 0.790 kopalnie, które nigdy nie wysyłały ropy swej bezpośrednio do spożycia."

A więc początkowo uznanie, a w parę dni później całkiem krytyczne uwagi i słuszne obawy. Po co jednak było zachwycać się przedwcześnie.

Stanowisko nasze w tej sprawie jest znane. Istotnie, sprawa ta wymaga uporządkowania przede wszystkim pod kątem widzenia interesów przemysłu. Takiego rozwiązania projektowana ustawa nie daje, grozi natomiast wprowadzeniem poważnych komplikacyj do kopalnictwa.

,,Depesza" zarzuca nam stanie na baczność przed ,,Polminem", na jakiej podstawie, to już pozostaje tajemnicą autora. Nie byliśmy i nie jesteśmy zwolennikami przywilejów ,,Polminu" ze szkodą dla pozostałego przemysłu. W tej sprawie stanowisko nasze i reprezentowanej przez nas grupy było od początku jasne i wyraziło się w końcu w pozytywnym ustosunkowaniu się naszym i tej grupy do projektowanego w lecie ub. r. ustawowego sposobu załatwienia tej kwestii.

# MOTORYZACJA

## W sprawie ulg podatkowych dla nabywców samochodów

W dziale ,,skarbowość i finanse" ,,Polski Gospodarczej" z dn. 7. XI. ub. r. nr. 45 — zabiera w tej sprawie głos autor podpisany inicjałami S. K. w artykule, który nosi tytuł ten sam co wyżej. Artykuł ten w części głównej cytujemy w dosłownym brzmieniu:

,,Każdy akt ustawodawczy w sprawach natury gospodarczej jest, szczególnie w czasach obecnych, przedmiotem żywego zainteresowania opinii publicznej, znajdującego swój wyraz na łamach prasy. Że sumienna i rzeczowa ocena posunięć gospodarczych Rządu stanowi zjawisko wybitnie dodatnie i pożądane — o tym nikt nie wątpi; w naszych jednak warunkach spotkać się można często z krytyką nie tylko nie przemyślaną, ale wprost opartą na niestarannym oraz niedokładnym przestudiowaniu materiału, który poddaje się ocenie, i w konsekwencji prowadzącą do powstawania w społeczeństwie błędnych wrażeń co do istotnych zamierzeń naszej polityki gospodarczej.

Przykładem takiego właśnie ustosunkowania się do przedmiotu jest ogłoszony w Nr 284 ,,Kuriera Polskiego z dn. 15/X br. artykuł pt. ,,Popieranie motoryzacji przez racjonalną politykę skarbową — O ustawie nieprzemyślanej dokładnie", w którym autor, przyznając w zasadzie korzystny wpływ dekretu o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych na rozwój motoryzacji kraju i wyrażając Ministerstwu Skarbu uznanie za przychylne ustosunkowanie się do automobilizmu, dostrzega jednak w konstrukcji dekretu szereg braków, znacznie osłabiających skuteczność jego działania.

Pierwszą więc wadą dekretu, w pojęciu autora artykułu, jest to, że premiuje większe

dochody, przyznając tym większe ulgi, im większy dochód osiąga nabywca samochodu. Istotnie, płatnik podatku dochodowego, który osiągnął w roku nabycia wozu większy dochód, uzyska procentowo ulgę większą aniżeli płatnik o dochodzie małym; jednakże nie należy zapominać o tym, że ze względu na progresję podatkową, pierwszy zapłacił podatku więcej. Skoro więc Państwo godzi się na to, by obywatel miał wolną od podatku tę część dochodu, którą zużył na kupno samochodu, tedy logiczną konsekwencją tej zasady jest, by temu, kto więcej podatku zapłacił, zwrócono wiecej, aniżeli temu, który zapłacił mniej. Problem ten w omawianym dekrecie został i tak w stosunku do podobnych ulg, przyznawanych z tytułu nowych budowli — złagodzony w tym sensie, że gdy przy nowych budowlach po potrąceniu ich kosztu płatnik jest opodatkowany według skali, jaka przypada od pozostałego dochodu, a więc niższej — to nabywca samochodu płaci podatek wprawdzie od dochodu, zniżonego o koszt nabycia samochodu, jednak według tej skali, pod którą podpadał pełny dochód, przed dokonaniem potrącenia. Inne rozstrzygnięcie kwestii w płaszczyźnie ulg w podatku dochodowym, opartym, jak wspomniano, na zasadzie progresji, nie było możliwe. Gdyby bowiem, jak tego zapewne żąda autor artykułu, przyznać wszystkim nabywcom bonifikatę w jednakowym stosunku procentowym — zależnie od ceny nabycia wozu, tedy nie byłaby to już ulga podatkowa, lecz zwykła subwencja. Nie byłaby ulga podatkowa dlatego, że przy stałej stawce bonifikaty, np. 10%, niezależnie od wysokości zapłaconego podatku, powstałyby takie sytuacje, że bonifikata mogłaby przewyższyć sumę zapłaconego podatku, czyli, że albo nie było by z czego zwrócić, albo też należało by zwrócić więcej, aniżeli wynosi zapłacony podatek. W pierwszym wypadku nabywca samochodu o dochodzie małym również uzyskałby mniej aniżeli nabywca o dochodzie wielkim, czyli że znów istniało by premiowanie dochodów znaczniejszych. Może i słuszna jest zasada subwencji w zależności od ceny wozu,ale trzeba sobie uświadamiać jej odrębność i nie mieszać tej sprawy z ulgami w podatku dochodowym, którego konstrukcja nie może być naginana do dowolnych koncepcyj."

Nie uważamy, ażeby p. S. K. miał merytorycznie rację. Pewnie, że gdyby chodziło tutaj tylko o rozwiązanie tej sprawy w sposób jak najbardziej prosty i czysto mechaniczny, przez potrącenie z dochodu przypadającego do opodatkowania, sumy wyłożonej na kupno wozu, bez wdawania się w szczegóły, to w tym wypadku niewątpliwie cała słuszność byłaby po stronie wywodów p. S. K. Lecz tu idzie całkiem o co innego, o rzecz bardzo ważną — o motoryzację kraju wysoce zaniedbanego pod tym względem.

Powiedzenie, że szybki postęp motoryzacji leży w interesie kraju, byłoby w tym wypadku zbyt słabym określeniem stopnia ważności tego problemu. Potrzeba tutaj słów o wiele mocniejszych. Śmiało rzec można, że jest to problem na dziś najbardziej kapitalny i najbardziej wszechstronny o znaczeniu olbrzymim dla całego naszego życia gospodarczego i dla naszej cywilizacji. Ma również to samo znaczenie wojskowe, albo i większe jeszcze. Drogi i motoryzacja wysuwają się w chwili obecnej na pierwsze miejsce w rzędzie ważnych i pilnych spraw państwowych, które czekają na rozwiązanie. Nie mamy już ani chwili czasu do stracenia, jeśli nie chcemy upodobnić się do Abisynii i znaleźć się w jej sytuacji na wypadek zbrojnego konfliktu.

Wozy są u nas drogie, znacznie droższe niż w innych krajach, gdzie ludność jest zamożniejsza i żyje w daleko lepszych warunkach i na wyższej stopie. Gdzie również warunki ogólne dla motoryzacji są dogodniejsze i bardziej sprzyjające. Nic też dziwnego, że przeciętny kandydat na nabywcę samochodu przyjmuje ulgę podatkową jako obniżkę ceny wozu, udzieloną mu tą drogą, i ma zupełną rację. Powinna więc ulga ta być taka, ażeby rzeczywiście coś znaczyła.

Jeżeli więc fakt drożyzny samochodu nie ulega dla nikogo żadnej wątpliwości, to należy wyciągnąć z tej świadomości pełne konsekwencje i skonstruować ulgi podatkowe w taki sposób, ażeby rzeczywiście przez ich udzielanie nastąpiło potanienie wozów przede wszystkim dla osób ze średnimi dochodami (osoby z całkiem małymi dochodami aut kupować nie będą, bo nie mogą). Ulgi nieznaczne i wszelkie półśrodki nic tu nie pomogą, albo przynajmniej nie tak wiele. Efekt końcowy będzie zawsze mizerny. Dlatego pomoc państwowa i wszelkie ułatwienia muszą iść możliwie jak najdalej.

Problem motoryzacji rozwiążemy możliwie szybko i skutecznie tylko wtedy, gdy kupno wozów udostępnimy przy pomocy obniżki ich ceny w drodze bonifikat — jak najszerszym kołom naszej ludności.

W sprawie motoryzacji kraju należy jak najrychlej położyć kres wszelkim wahaniom i namysłom; należy zerwać ze wszelkim

kunktatorstwem i z kunktatorską metodą działania, bo tylko wtedy sprawa ta ruszy z miejsca zdecydowanym i szybkim krokiem naprzód.

Jeżeli dotychczasowy system udzielania ulg podatkowych zostanie utrzymany nadal bez zmian, to nabywca samochodu z mniejszym dochodem nie zrozumie nigdy dlaczego jemu wypadać ma kupno samochodu drożej, niż osobie ze znacznie większym dochodem. Zasada pozostanie nienaruszona — to prawda. Ale proces motoryzacji kraju będzie powolniejszy i znacznie się opóźni. Nie wiadomo co ważniejsze. Trzeba koniecznie zdać sobie sprawę z faktu, że o ulgach zdecydowało przeświadczenie, że ceny wozów u nas stoją w rażącej dysproporcji do zamożności i dochodów znakomitej większości naszego społeczeństwa. Wtedy łatwo zrozumiemy, że ulgi mają znaczenie przede wszystkim dla osób z mniejszym dochodem. Jeżeli samochód ma być u nas szeroko rozpowszechniony, to z faktem tym musimy się liczyć. Osobom z większym dochodem mniej oczywiście na ulgach zależy.

P. S. K. ma więc rację tylko ze stanowiska czysto formalnego. Życiowo natomiast nie ma żadnej racji. Formę względnie system należy przystosować do potrzeb życia, a nie odwrotnie. Że wywody nasze na ten temat są trafne, dowodzą tego głosy prasy, które cytujemy poniżej.

## Rok 1936 — jako rok gruntownych przemian w motoryzacji Polski

Tytuł ten nosi artykuł p. Tadeusza Grabowskiego zamieszczony w nr 12 — z grudnia 1936 r. — miesięcznika „A. T. S.". Rok ubiegły nazywa autor przełomowym w zakresie motoryzacji. Przyznaje, że po 5-letniej gruntownej demotoryzacji — sprawa ta ruszyła z miejsca:

> „Cóż spowodowało tę zmianę? — stawia pytanie.
>
> Myślę — pisze — że przede wszystkim wprowadzenie w życie ulg podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych. Zarzucono wreszcie metodę ogłaszania imponujących pod względem stylu, a ubożuchnych w treść istotną, „manifestów" i rzucono na bardzo wygłodniały, ale mimo to wciąż wytrwale wyczekujący rynek wiązankę ulg prawdziwych.
>
> Fakt ten przyniósł w konsekwencji dwa rodzaje skutków: 1) zainteresował finansowo dzięki poważnej obniżce ceny pojazdu (drogą ulg podatkowych), niezdecydowanych na razie kandydatów na nabywców pojazdów mechanicznych, 2) poważnie wyszczerbił, wznoszony rękami pracowitych zacofańców z nad biurek ministerialnych, mur dokoła zagrody uprzedzeń, w jaką zagnano właścicieli pojazdów mechanicznych, szczutych konsekwentnie, bezlitośnie i skutecznie „poszukiwaniami" krótkowzrocznych poborców podatkowych i ich starszych kolegów.
>
> I ten punkt drugi ma znaczenie ogromne, może nawet większe od ulg podatkowych, ponieważ usiłuje zmienić nastawienie urzędników skarbowych i całego społeczeństwa, podkopując nawarstwioną przez wiele lat stertę uprzedzeń. Doniosłość tego wydarzenia w naszych warunkach należy specjalnie mocno podkreślić.
>
> Niewątpliwie karta w meczu skarbu z właścicielami pojazdów mechanicznych odwróciła się: „góra" oddała automobilistom i motocyklistom honory, ale niższe kondygnacje często trwają jeszcze w uporze i niechęci dla zrozumienia prawdziwych intencji „góry". Walka nie została bynajmniej zakończona — świadczy o tym wymownie potrzeba wydawania przez Ministerstwo Skarbu specjalnych okólników nakazujących zwrot sum przypadających z tytułu omawianych ulg nie później, jak w ciągu dwóch tygodni. Głosy z terenu świadczą, że termin ten ciągle jest przekraczany, zwłaszcza z winy izb skarbowych.
>
> Wrota w zagrodzie uprzedzeń wyłamano, ale zwycięstwo nie jest jeszcze zupełne — teraz czas na głębszą propagandę znaczenia pojazdów motorowych dla życia gospodarczego kraju, obronności państwa oraz... osobistego pożytku wśród sfer urzędniczych i szerszych warstw społeczeństwa.
>
> *
>
> Ulgi podatkowe i skutki z nich płynące to był jeden filar, na którym oparła się pomyślność motoryzacyjna roku 1936. Dalszym bodźcem, który wpłynął na pewne ożywienie rynku, były: wzrost krajowej produkcji samochodów i obniżenie ich ceny, dopuszczenie na rynek samochodów importowanych z zagranicy oraz udzielenie koncesji na montowanie samochodów koncernu General Motors Corp.
>
> Udzielenie koncesji na montowanie w kraju samochodów zagranicznych w pierwszym rzędzie odbiło się dodatnio na handlu samochodami zagranicznymi, gdyż położyło kres fantastycznym pogłoskom o rzekomych niezwykle niskich cenach montowanych samochodów amerykańskich.
>
> Decyzja w sprawie uruchomienia montowni zapadła po długich debatach w łonie kompetentnych czynników i zgodnie z oświadczeniem P. Viceministra Komunikacji uzyskała całkowitą aprobatę wszystkich czynników w tych sprawach zainteresowanych, nie wyłą-

czając przedstawicieli wojska, z natury rzeczy winnych mieć na sprawy motoryzacji kraju wpływ decydujący.

Nie zamierzam w tej chwili dyskutować nad dodatnimi i ujemnymi (każde zagadnienie ma dwie strony medalu) stronami omawianego posunięcia, muszę jednakże stwierdzić, że uruchomienie montowni spowodowało w roku 1936 obniżenie cen na samochody, zwłaszcza typów średnich i droższych, udostępniając nabycie wozu tego gatunku, które przy cenach dotychczasowych były dla rynku polskiego nie do przyjęcia.

Omawiając przyczyny pchnięcia naprzód sprawy motoryzacji w roku 1936 nie można pominąć dużej zasługi Państwowych Zakładów Inżynierii, które w roku 1936 zdołały wypuścić na rynek prywatny około 2.000 samochodów osobowych i ciężarowych własnej produkcji, w czym prawie tysiąc sztuk popularnych Polskich Fiatów 508.

Wyprodukowanie w kraju tak poważnej jak na nasze stosunki, ilości samochodów podnosi wiarę we własne siły i świadczy jednocześnie, że rozwój krajowej produkcji leży na sercu czynnikom rządowym podobnie jak sprawa rozszerzania rynku zbytu.

*

Ulgi podatkowe i wydatne obniżenie cen na niektóre typy samochodów spowodowały, że w okresie maj—czerwiec 1936 roku sprzedaż ostro ruszyła z miejsca. W rezultacie w ciągu roku 1936 wprowadzono do ruchu około 6.500 nowych pojazdów mechanicznych — ilość o jakiej dotychczas można było zaledwie marzyć.

Obraz sytuacji nie byłby pełny, gdyby nie zaznaczyć, iż zapotrzebowanie na pewne typy wozów przekraczało możliwości pokrycia popytu. Opierając się na prowizorycznych danych można stwierdzić, że popyt przekroczył w roku 1936 o 1.500 jednostek możliwości obsłużenia rynku wozami żądanymi.

Motoryzacja zdobyła w roku 1936 niezmiernie ważną pozycję — zaczynamy tworzyć rynek zbytu.

Dla podkreślenia różnicy między rokiem 1935, kiedy się mówiło o ulgach, i rokiem 1936, kiedy się te ulgi realnie nabywcom dało, przypomnę, że w roku 1935 nasz tabor motoryzacyjny wzbogacił się o niespełna 2.000 wozów osobowych i ciężarowych przy jednoczesnym ubytku wozów przekraczającym nieznacznie tę ilość (procentowo ubytek pojazdów mechanicznych w roku 1935 wyniósł w stosunku do roku 1934 — 2,6%). Tak więc w roku 1935 liczba bezwzględna naszego taboru motorowego nieco spadła, uzyskaliśmy jednakże pewną poprawę gatunkową.

Rok 1936 przyniósł już, po raz pierwszy od lat sześciu, poważniejszy wzrost taboru motorowego — albo: na dzień 1 października 1936 roku przyrost sumy globalnej taboru motorowego wykazuje 4.117 jednostek w porównaniu ze stanem na 1. X. 1935. A więc rok 1936 nie tylko zahamował demotoryzację, lecz nadto w okresie tym motoryzacja, po sześciu latach cofania się, ruszyła z martwego punktu. Miejmy nadzieję, że z tych względów rok 1936 w historii polskiej motoryzacji będzie zasługiwał na miano okresu przełomowego.

Do liczb przyrostu należy dorzucić conajmniej dwa tysiące jednostek, które zastąpiły rozsypujące się stare pojazdy, rozbite wieloletnią pracą nad siły najlepszych nawet materiałów.

Z kolei wymienić należy trzecią, niezmiernie ważną przyczynę wzmożonego zainteresowania społeczeństwa pojazdami mechanicznymi — wyraźną poprawę stanu dróg.

Trudno było propagować wśród szerszych mas pojazd budowany na gładkie, nowoczesne drogi, skoro w Polsce dróg tych prawie wcale nie było. Dwuletni wysiłek Ministerstwa Komunikacji w kierunku zamiany wiecznie rozbitych dróg szutrowych pod większymi miastami na drogi o gładkiej nowoczesnej nawierzchni został uwieńczony, mimo ogromnych trudności zjawiających się z najróżniejszych stron, pięknym sukcesem — dwuletni plan rzucony na papier z początkiem roku 1935 został niemal całkowicie zrealizowany w terenie. To sukces olbrzymi, zważywszy jak wielkie były trudności do pokonania i jak skromne środki stały do dyspozycji.

Dodać należy do tego, że dzięki intensywnej propagandzie prowadzonej za pośrednictwem prasy i radia, drogą odczytów, pogadanek, wieczorów dyskusyjnych itp. zrozumienie potrzeby należytej pielęgnacji dróg drugiej, trzeciej i czwartej kategorii (wojewódzkich, powiatowych i gminnych) wzrosło bardzo wydatnie, zarówno w większych ośrodkach miejskich, jak również i w terenie — województwa, powiaty i gminy położyły na ogół znacznie większy nacisk na budowę i konserwację dróg w okresie 1935 i 1936, niż w latach poprzednich, dzięki czemu przysłowiowe polskie bezdroża, wyraźnie zmieniły swój stan na lepsze.

W chwili obecnej spotyka się już wiele powiatów, na terenie których drogi zostały doprowadzone do wzorowego porządku. Wykrycie i ujawnienie tych powiatów i twórców poprawy dróg oraz postawienie ich za wzór innym, bardziej zaniedbanym lub upośledzonym powiatom posunie sprawę o dalszy krok naprzód.

Dzięki dwuletnim wysiłkom rządu można już zaryzykować twierdzenie, że w Polsce dziś jest już po czym jeździć samochodem. Jeszcze nie cały kraj ma ten przywilej, ale sprawa posunęła się naprzód i idzie dalej ku lepszemu. To atut dla automobilizmu olbrzymi.

*

Trzy wyżej pobieżnie omówione zasadnicze posunięcia czynników decydujących w zagadnieniu motoryzacyjnym spowodowały — jak tu naszkicowałem — poważne skutki. Wydaje mi się jednakże, iż ani jedno z trzech wyżej poruszonych zagadnień nie jest „załatwione" ostatecznie i wyczerpująco.

Prasa codzienna zajmująca się sprawami motoryzacyjnymi strzępi przeważnie pióra od strony widzenia produkcji i przemysłu, nie zajmując się wcale lub bardzo niewiele skromną, bezbronną osobą... konsumenta pojazdu mechanicznego. Rachunki na wszelkie tematy produkcyjne robi się zazwyczaj bez tego, który płaci. A ten kto płaci, chce płacić mało za rzecz dobrą, no i najważniejsze chce płacić tyle ile może, na pewno nie więcej.

W rozpracowaniu tego niezmiernie ważnego odcinka zrobiono niestety bardzo niewiele, prawie nic. Nie ruszono z miejsca ani o jotę podstawowego w warunkach zachodnio-europejskich zagadnienia kosztów utrzymania samochodu. W warunkach polskiego ubóstwa środków sprawa ta ma znaczenie wielokrotnie większe niż na Zachodzie Europy, gdzie ostrze motoryzacji skierowane jest obecnie nie w kierunku obniżania cen pojazdów mechanicznych, uznanych na odcinkach opanowanych za dostatecznie już niskie, lecz właśnie w kierunku obniżania kosztów utrzymania pojazdu.

Ruszono wprawdzie z miejsca cenę benzyny, lecz obniżenie ceny z 70 na 60 groszy (względnie z 68 na 58 groszy) za litr nie jest ani posunięciem zdecydowanym ani dostatecznym. Zagadnienie to trzeba rozwikłać w ten sposób, aby zwykły śmiertelnik, odmawiający sobie wielu innych przyjemności dla zaspokojenia pasji jazdy samochodem bądź motocyklem, nie musiał zastanawiać się godzinami, czy jego budżet wytrzyma wycieczkę 100-kilometrową, a nie wytrzyma wycieczki 150-kilometrowej, lecz żeby wydatek na paliwo mógł być traktowany jako wydatek drugorzędny. Wówczas zużycie benzyny wzrośnie poważnie i to tak ważne dla motoryzacji kółko obracać się będzie znacznie szybciej. Bez znacznego obcięcia wygórowanych podatków od benzyny sprawa ta jest nie do rozwikłania.

Drugim palącym zagadnieniem, które ma na celu obniżenie kosztów utrzymania pojazdów mechanicznych, jest sprawa warsztatów naprawczych i garaży. Zagadnienia tego mimo licznych zapowiedzi, nie ruszono w roku ubiegłym ani o centymetr z miejsca. Garaży prawdziwych, w zachodnio-europejskim znaczeniu tego słowa, w Polsce w ogóle nie ma. W mniejszych miastach garażuje się w szopach, stajniach i klitkach. W większych miastach samochody stoją w halach, budowanych ongiś na składy słodu, piwa lub jarzyn — przeważnie zupełnie nie przerabianych, nie wyposażonych w najbardziej prymitywne narzędzia i urządzenia (w Warszawie znam garaż lokujący około 100 samochodów, gdzie nie tylko nie ma podnośnika mechanicznego ani kanału, ale nawet brak ręcznego lewarka i ręcznej pompki do powietrza!!). Garaże ogrzewane w zimie znamy z... opisów w pismach zagranicznych.

Warsztaty stoją na ogół na wyższym poziomie. Czołowe warsztaty, których jest niewiele, są jednak horendalnie drogie, a drugorzędne — bardzo złe. Te braki skracają oczywiście życie i sprawność samochodów oraz powodują podwyższenie kosztów utrzymania. O środkach zaradczych mówiło się niemal przez cały rok 1936 — bez żadnych wyników praktycznych.

Podobnie wygląda sprawa właściwej organizacji kredytu na zakup samochodów — nie załatwiono tej sprawy, nie przepracowano jej nawet gruntowniej. Międzyministerialna Komisja Motoryzacyjna otrzymała szereg memoriałów od organizacji zainteresowanych w tej sprawie i... na tym koniec.

Zapomniano widocznie, że zagadnienie taniego, dogodnego i racjonalnego kredytu, to sprawa tak samo ważna jak zagadnienie niskich cen samochodów i motocykli. Bez rozwikłania tego problemu nie rozbudujemy szerzej motoryzacji, tak jak nie pójdziemy szybciej naprzód bez wyraźnego obniżenia kosztów utrzymania samochodu. Sarkastyczne powiedzenie szeroko kolportowane w społeczeństwie, że „mały samochód zjada duży dochód", jest dzisiaj czymś więcej niż złośliwością.

Do tejże grupy niezałatwionych, a bardzo pilnych zagadnień zaliczyć należy sprawę odliczania od osiągniętego dochodu sum wydatkowanych na utrzymanie samochodu. Do chwili kiedy wielka grupa lepiej sytuowanych urzędników państwowych i prywatnych nie otrzyma tego przywileju — pojazd mechaniczny będzie obcy dla nich, zarówno z przyczyn materialnych jak i psychologicznych — nie przełamie się samą tylko perswazją i propagandą oporu wywołanego innym traktowaniem podatkowym (w związku z utrzymaniem samochodu) zawodów wolnych, mających prawo (z punktu widzenia istoty przepisów skarbowych) do posiadania i utrzymywania samochodu (założono, że samochód tylko zawodom wolnym służy za pomoc przy osiągnięciu dochodu) od innych zawodów, którym przepisy skarbowe łaskawie pozostawiają dla komunikacji do wyboru: dorożkę, tramwaj lub... własne nogi.

Niedocenianie faktu, że samochód dziś kupiony dla przyjemności jutro stać się może środkiem zarobkowania, powiększenia obrotu i wzrostu zamożności właściciela pojazdu (zasada: im zamożniejszy obywatel tym bogatsze państwo — zupełnie nie znajduje zrozumienia), któremu dziś przepisy skarbowe nie użyczają prawa korzystania z dobrodziejstw nowoczesnej komunikacji, jest błędem ogrom-

> nym. Jeśli się chce wciągnąć do koła motoryzacji rzesze, które z największym tylko wysiłkiem finansowym (to jest jedyna grupa w Polsce, którą można obecnie wciągnąć do motoryzacji) są w stanie nabyć i utrzymać pojazd tak bardzo cenny dla ruchu gospodarczego i obrony państwa, trzeba tym chęciom wyjść naprzeciw i dać maksymalne ulgi, jakie dać można.
>
> Bez racjonalnego przepracowania poruszonych zagadnień i głębokich zmian w istniejących stosunkach, motoryzacja wszerz nie pójdzie. Zniszczony tabor zostanie odnowiony, z pewnością nawet poprawi się nieco kompromitująca nasz kraj liczba statystyczna, stawiająca nas na równi z krajami o zupełnym prymitywie cywilizacyjnym, ale Polska nie zostanie zmotoryzowana we właściwym tego określenia znaczeniu.
>
> Witamy rok 1937 w nadziei, że te palące problemy zostaną w tym okresie załatwione, czego życzymy nie tylko polskiemu światowi motorowemu ale całemu krajowi."

Jak widzimy, p. Tadeusz Grabowski uważa dokonaną w lecie ub. r. obniżkę ceny benzyny za niewystarczającą i żąda dalszego jej pogłębienia.

Sz. autor już raz z wiosną ub. r. — zajmował się tą sprawą na łamach „Kuriera Porannego". Już wówczas żądał sprowadzenia ceny benzyny do poziomu znacznie niższego, lecz sprawiedliwość nakazuje przyznać, że głos jego należał do rzędu tych rzadkich, które stawiały wówczas sprawę w sposób rozsądny, nie po doktrynersku i nie demagogicznie. Owszem, wchodził w położenie przemysłu naftowego i zniżkę ceny benzyny chciał przeprowadzić w taki sposób, ażeby to nie zaszkodziło temu przemysłowi i nie narażało go na straty bardzo niebezpieczne dla egzystencji kopalnictwa naftowego w Polsce.

Mając w żywej pamięci ówczesne wystąpienie p. T. Grabowskiego, przypuszczamy, że i obecnie domaga się jej nie od przemysłu naftowego, lecz ma na myśli wyłącznie nadmierne ciężary podatkowe. Świadczy o tym choćby końcowe zdanie dotyczącego ustępu jego artykułu.

Nikt rozsądny ani nie może ani przypuszczamy — nie będzie żądał od przemysłu naftowego dalszej obniżki ceny benzyny, gdyż przemysł ten już by jej z pewnością wytrzymać nie mógł. Wszak ostatnią obniżkę odczuwa bardzo dotkliwie. Rafineriom zostaje obecnie zaledwie około 21 gr z litra. Ażeby pokryć straty przemysłu naftowego z powodu zniżki przeprowadzonej w lecie ub. r. musiałaby konsumcja krajowa benzyny wzróść o ponad 29% w stosunku do roku 1935, czyli do wysokości bardzo zbliżonej do spożycia w pierwszym roku kryzysowym, jakim był rok 1931. Jak dotąd jednak sprzedaż np. tegoroczna w pierwszych 11 miesiącach była niższa od sprzedaży w roku 1931 na przestrzeni tego samego czasokresu — o 23%. Nieprędko więc będzie mógł przemysł naftowy powetować sobie straty poniesione wskutek ostatniej obniżki ceny benzyny. A przecież nie była to jedyna obniżka, gdyż przemysłowi temu zniżono w grudniu 1935 r. również cenę nafty świetlnej. Była to druga z kolei obniżka ceny tego produktu po niespełna 16 miesiącach. Pierwsza była bardzo wysoka. O jakichkolwiek więc dalszych ofiarach ze strony przemysłu naftowego na rzecz dajmy na to motoryzacji — nie może być w tej chwili mowy. Przeciwnie, przemysł ten znajduje się obecnie w tak bardzo cieżkiej sytuacji, że ratowanie go przed grożącą mu inaczej katastrofą — stało się już po prostu nakazem chwili i bardzo pilną koniecznością. Dłużej już z akcją ratunkową zwlekać absolutnie nie można, jeżeli ratunek ma przyjść w porę a nie poniewczasie. To nie są żadne żarty ani fałszywe alarmy, lecz bardzo łatwa do sprawdzenia rzeczywistość. Nie ma już chwili czasu do stracenia, jeżeli przemysł naftowy w Polsce ma się ostać i spełnić ciążący na nim obowiązek zarówno wobec teraźniejszości, jak również bliższej i dalszej przyszłości.

Zupełnie słusznie zalicza p. T. Grabowski do rzędu bardzo pilnych i ważnych zadań sprawę zwolnienia od podatku dochodowego kosztów utrzymania samochodu. Z prawa tego korzysta obecnie tylko pewna kategoria płatników tego podatku. Powinno się je bezwarunkowo rozszerzyć na cały ich ogół. Fakt taki przyczyniłby się z pewnością do spopularyzowania samochodu.

## Uprzystępnienie dobrodziejstwa ulg

W zeszłorocznym nr 10 pisma zacytowaliśmy artykuł zamieszczony w warszawskim „Kurierze Polskim" p. t. „Popieranie motoryzacji przez racjonalną politykę skarbową". Była tam mowa o brakach w ustawie o ulgach dla nabywców samochodów. Ustawa

przyznaje je w wyższym stopniu zamożniejszym, w grubo zaś niższym, osobom z mniejszym dochodem. Przyłączywszy się do wywodów autora powyższego artykułu, już wówczas wypowiedzieliśmy się za potrącaniem z dochodów kosztów eksploatacji samochodów. Obecnie pojawiają się dalsze głosy w tej sprawie, żądające słusznie przeprowadzenia zmian względnie korektury w ustawie o ulgach samochodowych. Krakowski „Ilustrowany Kuryer Codzienny" w nr 1 z dn 1. I. br., drukuje pod powyższym tytułem artykuł w tej sprawie z podpisem „Wujot". Oto ważniejsze wyjątki z tego artykułu:

„Stwierdziliśmy bowiem, że w wyniku zastosowania ustawowego dobrodziejstwa najlepiej i najtaniej kalkuluje się kupno pojazdu mechanicznego tylko dla osób majątkowo bardzo dobrze sytuowanych. W takim przypadku cena auta czy motocykla ulegała bardzo znacznej redukcji. Na przykład: mały „Polski Fiat" zamiast katalogowej ceny sześciu tysięcy złotych kosztuje prawie cztery i pół tysiąca zł. Oczywiście kosztuje tyle nabywcę, którego dochód z uposażeń wynosi miesięcznie tysiąc pięćset zł. i podlega podatkowi dochodowemu oraz podatkowi specjalnemu."

„Trudno nam przypuścić, aby ustawodawca bawił się w pedagoga i w ten sposób (mało przekonywujący zresztą) pozwalał na kupno „luksusu" (jakim mimo wszystko u nas jest każdy wehikuł motorowy) tylko tym, których stać na to, zaś odstraszał wszystkich innych od „rujnowania" się na taki wydatek.

Niedemokratyczność ulg motoryzacyjnych nie zasadza się tylko na tym. Względy słuszności nie pozwalają nam przemilczeć jeszcze innej rzucającej się w oczy prawdy.

Byliśmy zawsze obiektywni i nikt nas nie może posądzić o jakąś tendencyjność jeżeli będziemy się starali znaleźć wytłómaczenie nie wiadomo czym uzasadnionego faworyzowania przez dekret tych wszystkich, którzy pobierają wynagrodzenia z funduszów publicznych.

W następstwie tego stanu rzeczy wynika niezwykła dysproporcja między korzyściami osiąganymi z tytułu ulg motoryzacyjnych przez osoby prywatne w ścisłym tego słowa znaczeniu, a między urzędnikami publicznymi.

Różnica ta wynosi 100% i więcej.

Może nierównie korzystniejsze potraktowanie jednej kategorii nabywców zostało spowodowane nadzieją, że ilość jednostek naszego taboru motorowego wzrośnie w tym samym stosunku do przyznanych korzyści dzięki zainteresowaniu się automobilizmem przez osoby piastujące urzędy publiczne?

Założenia takie są jednak błędne. Państwowy lub komunalny urzędnik jest rzeczywiście w przeważającej ilości wypadków za biedny na kupno nawet motocykla z wózkiem. Dzisiejsze stosunki i warunki służbowe stanowczo nie zachęcają nawet skądinąd zamożniejszych „pionków" świata urzędniczego do denerwowania — jakże często — zazdrosnych przełożonych standardem życia, którego poziom musi być bardzo wysoko szacowany z tytułu posiadania pojazdu mechanicznego. Natomiast wyżsi funkcjonariusze i dostojnicy nie mają potrzeby wydawać bądź co bądź poważnej kwoty na kupno własnego środka lokomocji — skoro do dyspozycji ich stoją auta służbowe oraz bardzo tanie albo darmowe przejazdy koleją lub samolotem.

A więc: ożywienie i zwrost motoryzacji uzależnione są od zainteresowania się nią w pierwszej linii jak najszerszego ogółu społeczeństwa.

Nasza przyszła — mająca choćby w części dorównać sąsiadom zachodnim — zmotoryzowana armia nie może wyłącznie liczyć na tabor i kadry dostarczone przez sferę urzędników publicznych. Pisaliśmy już o tym. Polegać możemy i musimy na całym społeczeństwie. Dlatego też faworyzowanie rozwoju automobilizmu winno znaleźć wyraz w ustawie o ulgach, celowo i konsekwentnie pomyślanej."

W dalszym ciągu domaga się autor rozszerzenia ulg na spółki kilkoosobowe, stowarzyszenia, korporacje, organizacje itp. Jest zdania, że osoby, których nie stać na samochód wyłącznie dla siebie, tworzyłyby spółki w celu zakupienia auta na wspólny użytek. Przypuszcza również, że tworzyłyby się konsorcja rodzinne dla kupna samochodu na wspólną własność i wspólną eksploatację.

Można się spierać o to, czy będą powstawały spółki w tym celu, czy też nie, albo czy przyjmą się u nas samochody „rodzinne". Lecz to jest pewne, że ulgi podatkowe dla nabywców samochodów skonstruowane zostały wadliwie i wymagają na gwałt korektury.

Końcowe uwagi autora artykułu są następujące:

„Skoro jednak zasada stosowania ulg podatkowych dla poparcia naszej motoryzacji już została wcielona w życie — dla dobra tej zasady i dla ziszczalności zamierzonych celów, o których doniosłości nikt wątpić nie może — musimy domagać się, aby wynikające z praktyki i życia spostrzeżenia i wskazania zostały uwzględnione w jak najszerszym zakresie.

Analogie z ulg budowlanych winny być zastosowane w całej rozciągłości, ponieważ zapewnią słabszym ekonomicznie — że tak

powiemy — „kandydatom na nabywców" pojazdów mechanicznych wydatne i możliwie kalkulujące się korzyści, zachęcające do zainteresowania się samochodem, jako praktycznym środkiem lokomocji.

Zmiana ulg motoryzacyjnych zmierzająca do usunięcia niekonsekwencyj, dysproporcji w korzyściach, a nadto do uzgodnienia z wcześniej już istniejącym systemem ulg budowlanych w podatku dochodowym — oto pilne zadanie do odrobienia."

## Nowa kampania motoryzacyjna

Tenże sam „I. K. C." w nr 8 z dn. 8. I. br., w artykule pod powyższym tytułem zajmuje się w dalszym ciągu problemem motoryzacyjnym. Przyznaje, że w r. ub. sprawa ta rzeczywiście weszła w początkowe stadium ważnych zmian, ale równocześnie czytamy tam:

„Trzeba stwierdzić, że zmiany polityki motoryzacyjnej w Polsce dokonywane były w 1936 r. z bardzo wielką powściągliwością i z dużymi oporami. Bezpośrednie skutki tych zmian nie mogą być oczywiście jeszcze w pełni widoczne, gdyż na to potrzeba znacznie dłuższego czasu, a ponadto same zmiany tudzież zasadnicze pociągnięcia władz — musiałyby być daleko bardziej istotne, od przedsięwziętych."

Dalej dziennik ten pisze, że pod wpływem zmienionej polityki motoryzacyjnej zaszły już w r. ub. pewne fakty, które

„....dowiodły, że przy sprzyjających warunkach motoryzacja Polski może istotnie posunąć się naprzód w tempie szybszym niż dotychczas.

Przy ocenie względnej poprawy jaka już w zeszłym roku nastąpiła — wziąć trzeba pod uwagę, że ujawniła się ona właściwie po bardzo krótkim okresie czasu. Ponadto nie można przeoczyć, że w całym kraju trwał w dalszym ciągu nader niekorzystny układ warunków drogowych, które przecież decydują o motoryzacyjnych możliwościach."

Ponownie też zwraca uwagę na konieczność rewizji ulg podatkowych, po czym kończy swoje wywody na ten temat następująco:

„Dalecy więc od optymizmu możemy uznać, że wchodzimy w nowy okres motoryzacyjny z widokami na lepszą przyszłość. Obecnie chodzi o to, aby zarysowującą się koniunkturę wyzyskać w jak najszerszej mierze, tym więcej, że intensywnej akcji motoryzacyjnej sprzyjać może zaznaczająca się poprawa gospodarcza. Do tego celu jednak potrzeba bardzo istotnych czynników, bez których motoryzacja Polski w dalszym ciągu będzie tylko wegetować.

Przede wszystkim więc skrystalizować się musi ostatecznie zasadnicza linia postępowania czynników rządowych odpowiedzialnych za motoryzację kraju. Nie można bowiem twierdzić, aby dotychchczasowy zwrot polityki motoryzacyjnej zaznaczony nieśmiało w 1936 r. był już zupełny i jasno zdecydowany. Przy jednym kroku naprzód robiło się zwykle pół kroku w tył, a każde bardziej śmiałe pociągnięcie obwarowywało się tysiącem zastrzeżeń i refleksyj.

Tymczasem jest rzeczą jasną, że możliwie jak najszybsza motoryzacja jest bezwzględnym nakazem. Chcąc w możliwie rychłym czasie osiągnąć pożądany wynik motoryzacyjny, musi się iść całą siłą naprzód i to po tej właśnie drodze, której początki wytknięto w roku 1936. Iść po niej trzeba szybko, bez oglądania się na nieistotne sprzeciwy i zastrzeżenia.

Nie ma dziś dwóch zdań co do tego, że motoryzacja kraju jest jednym z najdonioślejszych problemów, a czas, w jakim osiągnięte zostaną pożądane wyniki na tym polu winien być możliwie jak najkrótszy. Poparcie więc doniosłej akcji motoryzacyjnej winno być jak najwszechstronniejsze i jak najzupełniejsze. Dla motoryzacji powinny być stworzone cieplarniane wprost warunki. Obywatel biorący udział w motoryzowaniu kraju winien być uważany za czynnik twórczy i zasługujący na pomoc. Motoryzacja ma być społecznym nakazem i frontem uporczywej walki.

Czynniki państwowe kierujące motoryzacyjną polityką w Polsce muszą możliwie rychło sprecyzować i ujawnić swą zasadniczą koncepcję i konsekwentnie ją realizować. Nie można bowiem na tak ważnym odcinku pracować w atmosferze niepewności i „krótkiego dystansu". Akcja winna być wytknięta na wiele lat naprzód i żywiona ciągłą inicjatywą i poparciem.

Likwidacji winien ulec spór o produkcję, gdyż jedna fabryka krajowa nie może pokryć całego tak bardzo różnorodnego zapotrzebowania. Sprzeciwy wysuwane w stosunku do koncepcji montowni nie znalazły i nie znajdą życiowego i gospodarczego uzasadnienia. Wobec umów koncesyjnych, które na montownię nakładają obowiązek stopniowego przechodzenia na produkcję krajową — nie ma żadnych istotnych przyczyn, aby nie skorzystać z pozytywnych możliwości, jakie montownia może zapewnić dla motoryzacji kraju.

Przedwczesną wydaje się też tendencja, aby już dziś rozstrzygać motoryzacyjne zagadnienie ze stanowiska konkurencji z kolejnictwem. Będzie na to czas wtedy, gdy w Polsce — w kraju o rzadkiej sieci kolejowej — będzie co najmniej sto tysięcy pojazdów mechanicznych. Na to jednak potrzeba kilku lat, podczas których zastrzeżenia konkurencyjności hamują postęp motoryzacji.

Rewizja dekretu o ulgach podatkowych, głównie w kierunku udostępnienia kupna samochodów dla jak najszerszych rzesz, jest także jednym z głównych postulatów. Uregulowanie stosunków w branży samochodowej, wprowadzenie odpowiedniego zastawu rejestracyjnego, rozwiązanie zagadnienia kredytowego itp., oto problemy, które czekają urzeczywistnienia w nadchodzącym okresie motoryzacyjnym. Najważniejszym zaś warunkiem decydującym o powodzeniu będzie postęp na niwie budownictwa drogowego, które, oby doczekało się lepszego traktowania niż w roku 1936.

Propaganda motoryzacji poczyniła w ostatnich latach bardzo wielkie postępy w szerokich kołach społeczeństwa. Istnieją więc obecnie warunki do zebrania plonów tej wielkiej akcji. Ciężkim błędem byłoby niedostateczne wykorzystanie zarysowujących się możliwości. Przy jasno wytyczonej linii postępowania, przy dalszych akcjach popierających, powinniśmy osiągnąć w 1937 r. bardziej pokaźne wyniki na polu motoryzacji Polski."

## Dużo jeszcze brakuje aby poprawić warunki motoryzacyjne w Polsce

Tytuł ten nosi artykuł „I. K. C.", zamieszczony w nr 22 z dn. 22. I. br. Stanowi on zarazem doskonałe streszczenie jego treści. Mamy zrobiony dopiero początek — głosi artykuł — ale wiele, bardzo wiele jeszcze brakuje, aby sprawa ta ruszyła naprzód w szybkim zdecydowanym tempie:

„Trzeba wziąć pod uwagę, że od dawna już powstał przychylny nastrój dla motoryzacji, wywołany w szerokich kołach społeczeństwa drogą stosownej propagandy. Ludność całego kraju odczuwa głęboką potrzebę motoryzacji i reaguje bardzo żywo na popularne hasła — o ile tylko pozwalają na to warunki gospodarcze i rzeczowe.

Możemy zatem (jak to już zaznaczaliśmy) uznać, że istnieją skromne zadatki lepszej przyszłości w tej zaniedbanej dotychczas dziedzinie. O ile poprawa gospodarcza sekundować będzie całej akcji i o ile zarządzenia promotoryzacyjne będą wielostronne i skuteczne — wtedy wyniki akcji motoryzacyjnej powinny być pokaźne.

Wszystko to jednak nie znaczy bynajmniej, aby dotychczasowe tempo poprawy było zadawalające, lub też by było ono dostosowane do istniejących możliwości. Podobnie też zaznaczająca się poprawa nie świadczy bynajmniej o tym, aby większość dotychczasowych pociągnięć była celowa lub też, że wydane zarządzenia są doskonałe i nie wymagają dalszej korektury.

Wręcz przeciwnie! W dalszym ciągu mamy do czynienia z powolnością, ustawicznym wahaniem się i brakiem zdecydowania. Poza tym działa ciągle jeszcze wpływ resztek zbankrutowanej, niedawnej polityki motoryzacyjnej. Resztki te ciągle jeszcze pokutują w pobliżu ośrodków dyspozycyjnych i działają jako hamulce prawidłowych, tak bardzo potrzebnych rozstrzygnięć."

Dalsze ważniejsze uwagi, zawarte w powyższym artykule są następujące:

„Odbudowa błędów i wieloletnich ciężkich zaniedbań wymaga przede wszystkim czasu. Stosunkowo łatwo było doprowadzić do ujemnych wyników, ale daleko trudniej będzie wydobyć się z impasu. Tym bardziej przeto potrzebny jest energiczny nacisk i świadoma celu wola, zdążająca do poprawy ogólnych warunków motoryzacyjnych kraju. Potrzebna jest przede wszystkim konsekwencja."

„Zagadnienie kupna samochodów i ułatwień kredytowych dla szerokich rzesz nabywców, pozostało problemem nierozwiązanym. A przecież jest pewne, że tylko szeroko rozbudowana możność nabywania samochodów na raty mogłaby przyczynić się do przyspieszenia tempa motoryzacji. Wprawdzie w ostatnich dniach zanotować można zaczątki tych ułatwień stosowanych już przez banki państwowe dla niektórych instytucyj, ale na razie jest to działalność ograniczona, która powinna być jak najbardziej rozbudowana.

W związku z powyższym pozostaje otwarta kwestia wprowadzenia tzw. „zastawu rejestracyjnego" na nabywane samochody. Zastaw ten mógłby ułatwić kupcom samochodowym szerszą ekspansję i bardziej śmiałą inicjatywę."

„Przeprowadzona niedawno nieznaczna obniżka cen materiałów pędnych była wyrazem troski o inny nader ważny warunek rozwoju motoryzacji w Polsce. Nie ulega bowiem wątpliwości, że tańsza benzyna uprzystępnić może eksploatację samochodu sferom bardzo szerokim, zwłaszcza tym, dla których nie tylko nabycie samochodu, ale koszta jego utrzymania stanowią doniosły problem.

Jednakże obniżka ta była tak minimalna, że jej wpływ na rozwój motoryzacji jest bardzo mało istotny i ma raczej znaczenie moralne. Konieczne więc jest dalsze rozwiązywanie tego trudnego niewątpliwie zagadnienia. Sądzimy jednak, że szukać go trzeba nie na drodze dalszych strat przemysłu naftowego, lecz przez rewizję obciążeń, które powodują nadmiernie wysoką cenę benzyny w Polsce....".

„Zarobkowanie pojazdami mechanicznymi na zasadzie obowiązującej ustawy koncesyjnej, było do ostatnich czasów utrudnione w nadmierny sposób. Przyznawanie koncesyj, wymagało bardzo długiego postępowania władz. Nastawienie było na ogół nieprzychylne i opierało się na błędnym przekona-

niu o konkurencji, jaką samochodowy przemysł transportowy może sprawić dla kolejnictwa. Wszystko to wpływało hamująco na rozwój tej ważnej dziedziny.

W ostatnich czasach pojawiły się zapowiedzi ulg w opłatach oraz eksploatacji koncesyjnego przewozu. Zmiany te jednak nie są jeszcze dokładnie sprecyzowane, a poza tym — jak słyszeliśmy — przedsięwzięte zostały bez wysłuchania zainteresowanych czynników gospodarczych. Dodajmy tu, że prawidłowe rozstrzygnięcie tego zagadnienia jest prawdziwie doniosłe, gdyż zarobkowy przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi ma wielkie znaczenie dla motoryzacji.

Dotknęliśmy tylko kilku dziedzin traktując je raczej przykładowo. Pominęliśmy np. tak kapitalne zagadnienie jak drogowe, gdyż rychła poprawa na tym odcinku nie jest możliwa. Natomiast możliwe są najrozmaitsze praktyczne pociągnięcia w dziedzinach powyżej omówionych.

„Żelazo trzeba kuć póki gorące". Zarysowującą się koniunkturę motoryzacyjną należy wyzyskać przez energiczną rozbudowę i poprawę warunków nabywania i używania samochodu w Polsce."

Na uwagę zasługuje ustęp dotyczący materiałów pędnych. Dziennik ten kładzie wprawdzie nacisk na dalsze potanienie paliwa. Lecz stwierdza zarazem wyraźnie, że nie może się to odbyć kosztem przemysłu naftowego. Widać w tym zmianę stosunku do tego przemysłu i fakt ten notujemy jako wielce pocieszający i obiecujący na przyszłość. Dotąd bowiem wysuwano pod adresem przemysłu naftowego żądania obniżkowe, nie wdając się zupełnie w to, czy przemysł ten może im sprostać czy też nie. Bezpodstawnym atakom nie było po prostu przy każdej takiej okazji — końca.

# ZAGRANICA

## Sytuacja rynkowa za granicą

Możliwość zwyżki ceny ropy, o czym była już niejednokrotnie mowa, przyjęły amerykańskie koła naftowe z dużym zainteresowaniem. Z dniem 4 stycznia br. ropa z niektórych Stanów miała podrożeć o 17 ct. na baryłce. Baryłka ropy z Kansas, zamiast 1.18 dol. — kosztować ma 1.35 dol. Polepszająca się od kilku miesięcy sytuacja na amerykańskich rynkach naftowych usprawiedliwia w zupełności zwyżkę cen surowca. Za koniecznością podniesienia tych cen przemawia znaczny spadek zapasów, ścisłe przestrzeganie przez kontrahentów paktu międzystanowego i wysokie zapotrzebowanie rynkowe. Rozstrzygnięcie co będzie korzystniejsze, czy podniesienie cen, czy też wprowadzenie nowych kontyngentów — należy do przemysłowców. Zdania są podzielone, gdyż są obawy, że zwyżka ceny ropy wpłynie na wzrost wierceń. Mimo to jednak przeważało przekonanie, że cena ta zostanie podniesiona.

W pierwszych 9 miesiącach 1936 r. odwiercono w Stanach ogółem 18.518 nowych szybów, w tej liczbie produktywnych — 13.284. W tym samym czasie w roku 1935 odwiercono ich 16.081, w tym produktywnych — 11.398.

W tygodniu, który minął 5. XII. 1936 r. cena benzyny na rynkach Mid Continent'u była zupełnie dobra, zwłaszcza jeśli się weźmie pod uwagę porę roku. Zapotrzebowanie również było zadawalające. Cena nafty świetlnej gat. 41 — 43 „water-white" podniosła się o 1/8 ct. na galonie. Zwyżkował również olej gazowy. Wzrósł w cenie olej palny, za który płacono 0.755 dol. za baryłkę. Zwiększeniu uległo zapotrzebowanie na ciężkie środki napędowe.

Na rynkach Gulf'u zwyżkowała cena nafty i oleju gazowego o 1/8 ct. na galonie. Zwyżka nastąpiła pod wpływem zwiększonego zapotrzebowania eksportowego. W Nowym Jorku notowano zwyżkę olejów pensylwańskich.

Na rynkach rumuńskich panowała w odnośnym czasie tendencja zniżkowa. Ceny z trudem utrzymywały się na poprzednim poziomie. Osłabienie to miało raczej charakter przemijający, ze względu na brak widocznych przyczyn do zniżki.

W tygodniu następnym spożycie benzyny utrzymywało się na rynkach amerykańskich w dalszym ciągu, na poziomie wysokim, mimo znacznego oziębienia. Z porównania zapasów i dostaw do rafineryj wynika, że w listopadzie 1936 r. sprzedano benzyny więcej o 12 — 14%, niż w listopadzie 1935 r., podczas gdy przewidywany był wzrost zapotrzebowania w stosunku do roku poprzedniego — wszystkiego o 7 ½%.

Rafinerie liczą się ze wzrostem zapotrzebowania na benzynę w pierwszym kwartale 1937 r., w stosunku do analogicznego okresu roku poprzedniego, o 8 — 10%. W tym wypadku utrzymanie dostaw do rafineryj w granicach dotychczasowych byłoby trudne, zwłaszcza, że wchodzi tu w rachubę jeszcze stały wzrost zapotrzebowania na oleje pędne.

Na rynkach Mid Continent'u nastąpiła w tygodniu, który skończył się 12. XII. 1936 r. zwyżka ceny benzyny, prawdopodobnie pod wpływem wiadomości o bliskim podrożeniu ropy. Wypadek taki należy do rzadkości o tej porze roku. Benzyna

U. S. Motor 62 oct. i niżejoktanowa oraz 68 — 70 oct. — zwyżkowała przeciętnie o 0.06 ct. na galonie, podczas gdy cena benzyny 63 — 67 oct. nie uległa zmianie. Pod wpływem zwiększonego zapotrzebowania podniosła się również cena nafty, gat. 41 — 43 „water white", o 1/8 ct. na galonie. Ceny oleju gazowego i innych olejów ciężkich objawiały coraz silniejsze tendencje zwyżkowe.

Na rynkach Gulf'u zanotowano w tym czasie podwyżkę ceny nafty gat. 41 — 43 „prime-white" i 44 „water-white" — o 1/8 ct. Cena pierwszego gatunku wynosiła 4.125 ct., zaś drugiego 4.50 ct. — za galon. Ceny innych produktów, nie wyłączając benzyny — nie uległy żadnym zmianom. Również na nowojorskim rynku smarowym nic się nie zmieniło.

Na rynkach rumuńskich nastąpiło dalsze osłabienie cen wszystkich niemal produktów głównie wskutek wstrzymania eksportu do Niemiec. W październiku 1936 r. całkowity eksport rumuński wyniósł 650.000 t, podczas gdy we wrześniu tego samego roku wynosił ponad 670.000 t.

W ciągu tygodnia następnego, który skończył się 19. XII. 1936 r. podniosła się ponownie produkcja surowca naftowego w Stanach. Nie bez wpływu na tę zwyżkę produkcji był znaczny wzrost zapotrzebowania na wszystkie oleje ciężkie. Fakt ten sprowadził nawet pewne trudności w przemyśle rafineryjnym, co wyraziło się w ten sposób, że wiele rafineryj, nie mogąc podołać zamówieniom na dostawę oleju palnego — nie przyjęło ich.

Na rynkach Mid Continent'u panowała w odnośnym tygodniu sytuacja niezmieniona, bez żadnych skłonności do zmian. Sprzedaż benzyny utrzymywała się na poziomie zupełnie zadawalającym. Ceny zarówno benzyny jak i nafty oraz olejów ciężkich — również nie uległy żadnym zmianom w stosunku do tygodnia poprzedniego. Utrzymywało się przekonanie, że w niedalekiej przyszłości nastąpi zwyżka cen niektórych tych produktów. W Nowym Jorku i Nowej Anglii zwyżkował olej palny nr 2 i nr 4 o 0.25 ct. na galonie.

Na rynkach Gulf'u zwyżkowała nafta gat. 41 — 43 „prime-white" z 4.125 na 4.375 ct., zaś gat. 44 „water-white" z 4.50 na 4.875 ct. za galon. Innych zmian na rynkach Gulf'u — w powyższym tygodniu nie zanotowano.

Na rynkach rumuńskich panowało w dalszym ciągu osłabienie. Przyczyną tego osłabienia są trudności wywołane wstrzymaniem eksportu do Niemiec. Zniżkowały ponownie benzyna i nafta. Wyjątek stanowiły zwyżkujące lekko — oleje gazowy i palny.

W tygodniu następnym, który minął 26. XII. 1936 r. sytuacja na rynkach Mid Continent'u kształtowała się cokolwiek gorzej, niż w poprzednim tygodniu. Ceny na ogół nie uległy żadnym zmianom, jednakowoż dawała się odczuć pewna chwiejność pod wpływem prawdopodobnych zmian w cenie ropy. Zniżkowała jedynie benzyna naturalna. Było to jednak zjawiskiem normalnym wobec poprzedniego jej wzrostu. Cena nafty i olejów ciężkich nie tylko nie spadła, ale nawet zdradzała pewną skłonność do zwyżki.

Na rynkach Gulf'u zwyżkowała bardzo silnie nafta. Wzrosła również cena oleju gazowego, podczas gdy w notowaniach benzyny nie widać było żadnych zmian.

Na rumuńskich rynkach naftowych nastąpiła pewna poprawa w cenach.

W pierwszych dniach stycznia 1937 r. parę mniejszych towarzystw kupujących podwyższyło cenę ropy o 17 ct. na baryłce. Jednakowoż ogół większych firm podwyżki tej nie stosuje.

Również w tygodniu, który minął dn. 2. I. 1937 r. ceny na rynkach Mid Continent'u nie uległy żadnym zmianom.

Na rynkach Gulf'u zwyżka objęła wszystkie produkty z wyjątkiem oleju palnego. Bardzo silnie zwyżkowała nafta wskutek bardzo dużego zapotrzebowania. Notowania jej są bardzo bliskie ceny benzyny.

Na rynkach rumuńskich sytuacja uległa dalszej poprawie, co się wyraziło w zwyżce cen.

Na rynkach amerykańskich zapotrzebowanie na oleje ciężkie, przeznaczone do celów opałowych, było tak bardzo znaczne, że rafinerie tylko z największą trudnością, mogły mu sprostać. Równocześnie spożycie benzyny spadło w całym szeregu miejscowości do najniższego poziomu.

Na rynkach Mid Continent'u, w dniach 2 — 9. I. 1937 r., w cenach nafty i oleju palnego nie zaszły żadne zmiany. Benzyna uległa zachwianiu, lecz nie wpłynęło to na obniżkę jej ceny. Zniżkowała jedynie benzyna naturalna.

Również na rynkach Gulf'u nie było w odnośnym czasie żadnych zmian, oprócz zwyżki cen ropy.

Sytuacja na rynkach rumuńskich zmieniła się o tyle, że pojawiły się na nowo tendencje zniżkowe. Jedynym produktem zwyżkującym był olej gazowy.

W następnym tygodniu sytuacja na rynkach amerykańskich kształtowała się ściśle wedle warunków atmosferycznych. Wzrosło znów zapotrzebowanie na oleje ciężkie. Powodem tego wzrostu są zainstalowane nowe urządzenia opałowe.

Produkcja surowca naftowego skłaniała się w tym czasie wyraźnie ku wzrostowi. Również przeróbka w rafineriach była znacznie wyższa, niż normalnie o tej porze roku. Pod wpływem tych zmian rosną bezustannie zapasy benzyny. Spadają natomiast zapasy oleju palnego i gazowego.

Na rynkach Mid Continent'u nie zanotowano w odnośnym tygodniu żadnych zmian godnych uwagi. Zapotrzebowanie na benzynę było całkiem małe, natomiast na olej gazowy i palny duże — ze stałą tendencją do wzrostu. Zwyżkowała jedynie gazolina o 1/4 ct. na galonie.

Na rynkach Gulf'u zmiany minimalne.

Sytuacja na rynkach rumuńskich polepszyła się w tym czasie. Podniosły się ceny wszystkich produktów, z wyjątkiem oleju palnego. Spadła natomiast produkcja ropy.

Największą uwagę zwraca na siebie podwyższona produkcja surowca, utrzymująca się już od dłuższego czasu mimo zimy. Powodem, dla którego nastąpiło podwyższenie produkcji ropy, jest

niewątpliwie wysokie zapotrzebowanie na oleje pędne. Dowodem konieczności podwyższenia produkcji z tych właśnie powodów jest fakt, że podniesiona została przez Biuro Górnicze — na luty 1937 r. maksymalna granica dziennego wydobycia z 2,998.400 baryłek w styczniu 1937 r. na 3,068. 600 baryłek. Granica ta jest zatem w stosunku do stycznia 1937 r. wyższa o 70.200 baryłek.

W odnośnym czasie nastąpiło na rynkach Mid Continent'u pewne osłabienie, które jednak nie pociągnęło za sobą spadku cen. Stał temu na przeszkodzie dosyć wysoki poziom spożycia produktów naftowych. Nie zaszły również żadne zmiany w cenach poza naftą, która zwyżkowała o 1/8 ct. na galonie. Zapotrzebowanie na oleje opałowe utrzymywało się wciąż na bardzo wysokim poziomie.

Na rynkach Gulf'u sytuacja uległa poprawie pod wpływem ograniczenia przeróbki rafineryjnej w Indiach Holenderskich. Lecz mimo to ceny się nie zmieniły. Sytuacja na nowojorskim rynku smarowym kształtowała się w odnośnym tygodniu pomyślnie.

Wypadki, które wpłynęły na polepszenie sytuacji na rynkach Gulf'u podziałały w ten sam sposób na rynki rumuńskie. Rezultat był ten, że podniosła się w cenie benzyna i nafta. Cena natomiast oleju palnego uległa obniżce wskutek małego zapotrzebowania.

Z dniem 29 stycznia 1937 r. podwyższona została ostatecznie cena ropy na rynkach Mid Continent'u przeciętnie o 12 ct. na baryłce. Wzrost ten znajduje usprawiedliwienie w rozwoju stosunków rynkowych. Jest jednakowoż rzeczą wątpliwą, czy wobec wzrastających zapasów benzyny będzie można podwyższyć jej cenę w proporcji do wzrostu ceny ropy. Jeżeli cenę nafty będzie mógł przemysł naftowy przystosować do podwyższonej ceny ropy, to z ceną benzyny będzie o wiele trudniej. Dla benzyny nastaną lepsze warunki dopiero z wiosną.

W ostatnim tygodniu stycznia 1937 r., pod wpływem podwyższenia ceny ropy poszły w górę o ¼—½ ct. na galonie — ceny produktów końcowych. Równocześnie podskoczyła o 5 ct. na baryłce cena ropy przeznaczonej na tworzenie zapasów. Z tego powodu wzrosła cena smarów na rynku nowojorskim przeciętnie o ½—1 ct. na galonie.

W tym samym czasie sytuacja na rynkach Gulf'u kształtowała się pomyślnie. Żadnych jednakowoż zmian w cenach nie zanotowano.

Podobnie przedstawiała się wówczas sytuacja na rynkach rumuńskich.

Przeciętna dzienna produkcja Stanów Zjednoczonych wynosiła w okresie od 29. XI. 1936 r. do 30. I. 1937 r. — 3,139.364 baryłek, podczas gdy w poprzednim analogicznym okresie sprawozdawczym od dnia 27. IX. do 28. XI. 1936 r. — 3,047.751 baryłek. Dzienne dostawy do rafineryj wynosiły w tym samym czasie przeciętnie 2,984.048 tj. o 63.632 baryłek więcej, niż w poprzednich dziewięciu tygodniach. W odnośnym dziewięciotygodniowym czasokresie, ogólne zapasy benzyny wzrosły o 12,092.000 baryłek i wynosiły z końcem tego okresu 69,540.000 baryłek. Równocześnie rafineryjne zapasy benzyny wzrosły w tym samym czasie z 32,136.000 na 41,906.000 baryłek.

W drugiej połowie grudnia 1936 r. i w styczniu 1937 r. ceny rumuńskie kształtowały się następująco w sh złotych fob Constanza:

23. XII. — benzyna lekka 54/4 sh, benzyna ciężka 46/3 sh, nafta 35/— sh, olej gazowy 28/9 sh — za tonę.

30. XII. — benzyna lekka 55/6 sh, benzyna ciężka 46/6 sh, nafta 36/— sh, olej gazowy 29/— sh — za tonę.

6. I. — benzyna lekka 57/9 sh, benzyna ciężka 48/— sh, nafta 39/— sh, olej gazowy 29/6 sh — za tonę.

13. I. — benzyna lekka 57/— sh, benzyna ciężka 48/— sh, nafta 39/— sh, olej gazowy 32/6 sh — za tonę.

20. I. — benzyna lekka 59/— sh, benzyna ciężka 49/— sh, nafta 40/6 sh, olej gazowy 34/— sh — za tonę.

27. I. — benzyna lekka 59/6 sh, benzyna ciężka 49/6 sh, nafta 41/9 sh, olej gazowy 34/— sh — za tonę.

## Lekki wzrost niemieckiej produkcji ropy

Podczas gdy w latach poprzednich niemiecka produkcja wzrastała bardzo silnie, to w roku 1936 zanotować można tylko bardzo umiarkowany wzrost. W roku 1935 wyprodukowano 429.673 ton, a w roku 1936 o 3.5% więcej, tj. 444.640 ton. Produkcja w roku 1935 wzrosła o 36.6%, a w roku 1934 o 31.9%. Poniższe zestawienie przedstawia nam produkcję w poszczególnych okręgach naftowych w latach 1933 — 1936:

**Niemiecka produkcja ropy**

| | Nienhagen | Wietze | Oberg | Inne tereny | Razem |
|---|---|---|---|---|---|
| | | t | o | n | |
| 1933 | 144.979 | 53.804 | 33.906 | 5.873 | 238.562 |
| 1934 | 240.733 | 51.874 | 20.245 | 1.750 | 314.602 |
| 1935 | 331.211 | 50.265 | 35.517 | 12.680 | 429.673 |
| 1936 | 333.266 | 46.835 | 23.125 | 41.414 | 444.640 |

Sądząc po wydobyciu na terenach Nienhagen, niemiecka produkcja ropy osiągnęła maksymalny poziom. Produkcja na terenach Wietze i Oberg obniżyła się, natomiast wzrosła bardzo silnie na nowych terenach. Zestawienia miesięczne wykazują, że najwyższy poziom wydobycia na tych terenach osiągnięto w czerwcu 1936 r. w wysokości 4.159 ton. W grudniu 1936 r. produkcja ta wynosiła już tylko 2.944 ton.

## Eksport naftowy Wschodnich Indyj Holenderskich

Eksport Wschodnich Indyj Holenderskich (Curaçao i Aruba) w pierwszym półroczu 1936 r. wzrósł bardzo znacznie. W tym samym czasie w roku 1935, wynosił 58,562.000 baryłek, w roku bieżącym zaś osiągnął poziom 70,074.000 baryłek. Podniósł się zatem o 19,6%. Na wzrost ten

złożyły się: znaczne zwiększenie światowego spożycia naftowego, zmniejszony eksport sowiecki oraz to, że przemysł rumuński miał do zwalczenia cały szereg trudności.

Poniższe zestawienie cyfrowe daje dokładny obraz wzrostu eksportu wszystkich bez wyjątku derywatów naftowych.

**Eksport produktów naftowych z Curaçao i Aruba**

| | styczeń — czerwiec 1936 | 1935 | Różnica w %% |
|---|---|---|---|
| | w 1.000 baryłek | | |
| Ropa naftowa | 5.162 | 3.587 | + 43.9 |
| Benzyna | 17.368 | 13.907 | + 24.9 |
| Nafta | 2.488 | 1.301 | + 90.1 |
| Oleje smarowe | 966 | 651 | + 48.5 |
| Olej gazowy i Diesl'owy | 8.403 | 5.980 | + 40.5 |
| Olej pędny | 35.687 | 33.136 | + 7.7 |

W najwyższym stopniu pod względem ilościowym, nie w stosunku procentowym — wzrósł eksport benzyny, bo o 3,480.000 baryłek. Równocześnie amerykański wywóz benzyny powiększył się o 583.000 baryłek — do 13,380.000 baryłek, a rumuński o 313.000 baryłek — do 8,707.000 baryłek.

W r. b. wywóz nafty z Indyj zbliżył się bardzo znacznie do poziomu amerykańskiego. Cyfrowo wygląda to następująco: Stany Zjednoczone — 3,046.000, Indie Holenderskie — 2,488.000 baryłek. Wywóz smarów nie był zbyt wielki, niemniej jednak i tu nastąpił znaczny wzrost.

Odbiorcami eksportu Indyj Holenderskich są wszystkie niemal państwa na świecie. Do najpoważniejszych zaliczają się: Wielka Brytania i Stany Zjednoczone, do mniejszych zaś: Holandia, Niemcy, Argentyna i Francja.

**Eksport Indyj Holenderskich do poszczególnych krajów**

| | styczeń — czerwiec 1936 | 1935 |
|---|---|---|
| | w 1.000 baryłek | |
| Wielka Brytania | 16.829 | 16.475 |
| Stany Zjednoczone | 10.968 | 10.900 |
| Holandia | 6.370 | 3.930 |
| Niemcy | 3.843 | 2.738 |
| Argentyna | 2.954 | 2.764 |
| Francja | 1.919 | 1.544 |
| Brazylia | 1.903 | 1.257 |
| Szwecja | 1.491 | 721 |
| Belgia | 1.128 | 503 |
| Egipt | 1.048 | 537 |
| Włochy | 310 | 1.839 |

Jak widać jedynie Włochy zmniejszyły swój import z Indyj, zakupując zaledwie siódmą część tego co w roku ubiegłym.

## Światowa produkcja ropy naftowej

Produkcja ta osiągnęła w roku 1936 poziom rekordowy, nie notowany w historii światowego przemysłu naftowego. W roku ubiegłym wydobyto 246,461.410 ton ropy naftowej, co w porównaniu z ilością 226,471.783 ton, wyprodukowaną w roku 1935 — oznacza wzrost o 19,989.627 t, tj. o 8,8%. W stosunku do maksymalnego stanu przedkryzysowego — 210,656.760 t, w roku 1929 — produkcja światowa podniosła się o 17%. Najniższy zaś w okresie kryzysowym rok 1932, przekroczony został w roku 1936 o 37%. Po latach kryzysu, produkcja naftowa nie tylko powróciła do dawnego poziomu, ale w wielu wypadkach poziom ten przekroczyła.

**Światowa produkcja ropy naftowej**

| | ton | | ton |
|---|---|---|---|
| 1929 | 210,656.760 | 1933 | 196,694.230 |
| 1930 | 195,908.750 | 1934 | 208,261.200 |
| 1931 | 189,271.770 | 1935 | 226,471.783 |
| 1932 | 179,905.200 | 1936 | 246,461.410 |

Największą pod względem ilościowym zwyżkę produkcji osiągnęły Stany Zjednoczone. Przypada na nie 73% zwyżki ogólnej w roku 1936. W stosunku do roku 1935, produkcja Stanów wzrosła o 10,8%. Zwyżka ogólna produkcji naftowej tłumaczy się wzrostem zapotrzebowania światowego na produkty naftowe, oraz tworzeniem z nich w Europie zapasów na cele wojskowe.

Całkowita produkcja ropy naftowej i gazu ziemnego Z. S. R. R. podniosła się w roku 1936, w stosunku do roku poprzedniego — o 7,4%. Nie osiągnęła jednakowoż poziomu przewidzianego w planie produkcyjnym na rok 1936. Plan ten przewidywał wzrost produkcji do 30,000.000 t, w rzeczywistości zaś wydobyto dużo mniej. Zwiększenie produkcji w Z. S. R. R. nastąpiło głównie w obrębie pól naftowych Groznego pod wpływem ich wydatniejszej eksploatacji. Ponieważ wzrost produkcji w tym kraju nie osiągnął przewidzianego poziomu, niezbędnego na własne potrzeby rynkowe, przeto Sowiety zmuszone zostały do dalszej redukcji swego eksportu naftowego.

Produkcja Wenezueli wzrosła w roku 1936, w porównaniu z rokiem 1935 — wszystkiego o 3,7%. Odbywał się tam strajk pracowników naftowych i w związku z tym strajkiem produkcja w grudniu 1936 r. spadła.

Rumunia podniosła swoją produkcję w roku 1936, w stosunku do roku 1935 — o 3,8%. W dalszym ciągu utrzymuje się na czwartym miejscu wśród krajów produkujących surowiec naftowy. Jeżeli jednak nie zwiększy swej produkcji w roku 1937, to czwarte miejsce zajmie wówczas Iran, którego produkcja wzrosła w roku 1936, w stosunku do roku poprzedniego — o 9,5%. Różnica pomiędzy Rumunią a Iranem wynosi obecnie wszystkiego 272.000 t na korzyść pierwszej.

Na sytuacji przemysłu naftowego w Meksyku zaciążył fatalnie strajk pracowników naftowych, który wybuchł tam w końcu roku.

Dalszy wzrost produkcji Iraku zależny jest od zwiększenia zdolności przetłoczeniowej rurociągu naftowego, prowadzącego z miejsc produkcyjnych do wybrzeży Morza Śródziemnego.

Produkcja krajów Południowej Ameryki, jak: Kolumbii, Peru i Argentyny kształtowała się z małymi zmianami podobnie jak w roku 1935.

Energiczne wysiłki przedsięwzięte w Trinidadzie, największej i najważniejszej miejscowości naftowej Wielkiej Brytanii — doprowadziły do podniesienia tam produkcji o 7,1%.

W Indiach Brytyjskich produkcja ropy naftowej w roku 1936 wzrosła w stosunku do roku poprzedniego, podczas gdy na Borneo — spadła.

Produkcja ropy naftowej spadła w roku 1936 jedynie w Polsce i na Borneo. Przyczyną spadku produkcji na Borneo jest wyczerpanie się tamtejszych starych pól naftowych.

Ekwador i Kanada utrzymały swoją produkcję w przybliżeniu na poziomie z roku 1935.

Wyspa Bahrein podniosła produkcję niemal trzykrotnie. Znajduje się tam w budowie rafineria, która ma być uruchomiona w połowie 1937 r. Wówczas prawdopodobnie nastąpi tam dalsze zwiększenie produkcji.

Produkcja Niemiec zwiększyła się bardzo nieznacznie, mimo bardzo intensywnych wysiłków przedsięwziętych dla wydatniejszego jej podniesienia.

Jest bardzo prawdopodobne, że wspólna polityka produkcyjna i handlowa towarzystw naftowych Standard Oil Company of California i Texas Corp. — rozpocznie już w najbliższych latach nowy okres w historii przemysłu naftowego Azji Mniejszej.

Okazuje się, że wszędzie podejmowane są wysiłki w celu podniesienia produkcji naftowej ze względu na stale zwiększające się potrzeby rynkowe.

**Produkcja ropy naftowej w poszczególnych krajach**

| | t o n | | Różnica |
|---|---|---|---|
| | 1936 | 1935 | w % |
| Stany Ziedczone | 149,575.000 | 134,980.000 | + 10,8 |
| Z. S. R. R. | 27,000.000 | 25,138.500 | + 7,4 |
| Wenezuela | 22,800.000 | 21,990.370 | + 3,7 |
| Rumunia | 8,703.000 | 8,385.000 | + 3,8 |
| Iran | 8,331.000 | 7,607.400 | + 9,5 |
| Indie Holenderskie Wschodnie | 6,350.000 | 6,060.795 | + 4,7 |
| Meksyk | 6,124.000 | 5,871.175 | + 4,3 |
| Irak | 3,959.000 | 3,728.680 | + 6,2 |
| Kolumbia | 2,616.000 | 2,461.000 | + 6,3 |
| Peru | 2,321.000 | 2,294.000 | + 1,2 |
| Argentyna | 2,187.000 | 2,031.000 | + 7,7 |
| Trynidad | 1,828.000 | 1,706.830 | + 7,1 |
| Indie Brytyjskie | 1,371.000 | 1,272.725 | + 7,7 |
| Borneo (bryt.) | 660.000 | 729.120 | — 9,5 |
| Polska | 513.770 | 514.760 | — 0,2 |
| Wyspy Bahrein | 500.000 | 174.000 | +187,4 |
| Niemcy | 444.640 | 429.678 | + 3,5 |
| Japonia (łącznie z Taiwan) | 290.000 | 264.625 | + 9,6 |
| Ekwador | 286.000 | 246.890 | + 5,9 |
| Kanada | 214.000 | 204.215 | + 4,8 |
| Egipt | 178.000 | 176.435 | + 9,0 |
| Inne kraje | 210.000 | 204.585 | + 2,6 |
| Razem | 246,461.410 | 226,471.783 | + 8,8 |

# WIADOMOŚCI PRAWNE

**Wyjaśnienia w sprawie ulg podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych.** Nawiązując do § 1 rozporządzenia Ministra Skarbu w sprawie wykonania dekretu Prezydenta Rzplitej z dn. 7/V. 1936 r. o ulgach podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych, Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dn. 28/XII. 1936 r. L. D. V. 25310/2/36 wyjaśnia, że przy przyznawaniu ulg należy uwzględniać jedynie cenę nabycia normalnie wyekwipowanego i nadającego się do natychmiastowego użycia pojazdu (samochodu).

Natomiast nie należy uwzględniać ceny ekwipunku (wyposażenia) dodatkowego, jak: nadliczbowe koła zapasowe, zainstalowane na życzenie klienta odbiorniki radiowe, dodatkowe części zapasowe, dodatkowe przyrządy warsztatowe itp.

Fakt, że cena nabycia samochodu — na skutek doliczenia ceny dodatkowego wyposażenia — przekroczy kwotę zł 12.000, nie pozbawia płatnika prawa do korzystania z ulgi, jednakże przy ustalaniu sumy przypadającego do zwrotu podatku pod uwagę należy brać wyłącznie cenę za samochód, bez uwzględnienia wartości dodatkowego ekwipunku. W tym celu dołączane przy podaniach o ulgi rachunki winny odrębnie wymieniać cenę normalnie wyekwipowanego samochodu, odrębnie zaś wyszczególniać ekwipunek dodatkowy i cenę jego nabycia.

**Obliczanie ulg podatkowych dla nabywców pojazdów mechanicznych.** („Polska Gospodarcza" nr 6 z dn. 6. II. 1937 r.). Zdarzyły się wypadki niewłaściwego komentowania zarządzeń, zawartych w okólniku z dn. 28/XII. 1936 r. Nr D. V. 25310/2/36, mianowicie kwestionowania przy rozpatrywaniu podań o przyznanie ulg dla nabywców pojazdów mechanicznych potrącalności wartości części zapasowych, stanowiących normalne wyekwipowanie nabywanych wozów.

Ponieważ tego rodzaju sposób postępowania komplikuje niepotrzebnie procedurę przyznawania ulg, z drugiej zaś strony dodatkowo na życzenie nabywcy dostarczany ekwipunek wozu (nadliczbowe koła zapasowe itp.) posiada przy samochodach tanich z reguły wartość stosunkowo niewielką w porównaniu z wartością samego wozu, Ministerstwo Skarbu okólnikiem z dn. 30/I. 1937 r. L. D. V. 20297/2/37 poleciło nie kwestionować ceny wykazywanej w zaświadczeniu sprzedawcy, o ile nie przekracza ona zł 12.000 — nawet, gdyby cena ta obejmowała wartość dodatkowego wyekwipowania, nie wykazanego osobno w zaświadczeniu sprzedawcy.

Natomiast gdy cena samochodu łącznie z dodatkowym ekwipunkiem przekracza zł 12.000, wówczas stosownie do ust. ostatniego okólnika z dn. 28/XII. 1936 r. Nr D. V. 25310/2/36 nabywca, ubiegający się o ulgę, winien do podania dołączyć rachunek sprzedawcy, wymieniający odrębnie cenę samochodu, wyekwipowanego normalnie, oraz odrębnie ekwipunek dodatkowy i cenę jego nabycia. Wysokość ulgi obliczyć wówczas należy jedynie od wartości samochodu, wyekwipowanego normalnie, bez uwzględnienia ceny zaopatrzenia dodatkowego.

Na przykład, cena wozu, normalnie wyekwipowanego (z jednym kołem zapasowym i fabrycznym kompletem narzędzi), wynosi zł 11.800; na życzenie nabywcy sprzedawca instaluje w samochodzie odbiornik radiowy oraz dodaje drugie koło zapasowe, doliczając z tego tytułu do rachunku zł 600 — łączna więc cena wozu wynosi zł 12.400; dołączone do podania o ulgę zaświadczenie sprzedawcy wymienia osobno cenę samochodu normalnie wyekwipowanego (zł 11.800) oraz osobno wartość odbiornika radiowego i nadliczbowego koła zapasowego (zł 600); ulgę oblicza się od sumy zł 11.800.

**Ważne wyjaśnienie w sprawie protestów wekslowych.** („Chwila" z dn. 6. XII. 1936 r.) W odpowiedzi na memoriał Rady Notarialnej w sprawie przepisów protestowych nowego prawa wekslowego, Min. Sprawiedliwości reskryptem z dnia 14. XI. 1936 wyjaśniło co następuje:

Według wyraźnego brzmienia ust. 3 art. 44 prawa wekslowego z 1936 r., protest z powodu niezapłacenia wekslu, płatnego w oznaczonym dniu albo w pewien czas po dacie lub po okazaniu, może być dokonany tylko w jednym z dwóch dni powszednich, następujących po dniu płatności.

W skład zatem tego terminu wchodzą wyłącznie dni powszednie; tym samym, prawo wekslowe stwarza tu pewien szczególny rodzaj terminu, oderwany od normalnej kolejności kalendarzowej. Dlatego też nie można tu stosować zasady zdania ostatniego art. 72 prawa wekslowego, według którego dni świąteczne, przypadające w ciągu terminu, wlicza się do tego terminu. Ta bowiem zasada dotyczy tylko takich warunków, które oparte są na uwzględnianiu wszystkich dni w porządku kalendarzowym.

W konkluzji należy stwierdzić, że do dokonania protestu z powodu niezapłacenia weksli, wymienionych w ust. 3 art. 44, zawsze muszą pozostać pełne dwa dni powszednie.

Zestawiając przepisy art. 38 ust. 1 i art. 44 ust. 3, pozostające z sobą w najściślejszym związku, należy dojść do wniosku, że „dzień" w którym można wymagać zapłaty (art. 38) i „dzień płatności" (art. 44) oznaczają jeden i ten sam dzień, a mianowicie — ten, w którym zgodnie z przepisem art. 72 ust. 1 można domagać się zapłaty. Będzie nim normalnie dzień, wynikający z wekslu, jako termin płatności, a jeżeli ten dzień przypadłby na dzień świąteczny — najbliższy dzień powszedni.

W ten sposób posiadacz wekslu, płatnego w oznaczonym dniu albo w pewien czas po dacie lub po okazaniu, będzie zawsze miał do dyspozycji trzy dni powszednie do przedstawienia wekslu do zapłaty, dwa dni zaś powszednie do dokonania protestu, przy czym w pierwszym dniu, w którym można żądać zapłaty, protest nie może być dokonany.

**Rozwiązanie umowy o pracę.** Orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 29. IV. 1936 r. Nr Spr. C II. 2341/35:

„Cofnięcie pracownikowi przez właściwą władzę administracyjną upoważnienia do kierownictwa ruchu w przedsiębiorstwie, w którym pracownik ten był jako kierownik ruchu zatrudniony, stanowi utratę uprawnień, koniecznych do zajmowania danego stanowiska i uprawnia pracodawcę do niezwłocznego rozwiązania umowy o pracę". (G. S. I. nr 11 — 11. II. 1937 r.).

**Dodatkowe wymiary podatków.** Przepisy postępowania podatkowego zawarte w Ordynacji Podatkowej (art. 98 — 100 Dz. U. R. P. z r. 1936 Nr 14, poz. 134) uprawniają władze skarbowe do dokonywania w pewnych przypadkach dodatkowych wymiarów podatków: przemysłowego, dochodowego, gruntowego, od nieruchomości, od lokali i od energii elektrycznej. Podatek wymierza się dodatkowo za cały czas ubiegły tym płatnikom, których przy wymiarze podatku opuszczono lub niewłaściwie uwolniono, albo co do których wymiar, wskutek później ujawnionych konkretnych okoliczności faktycznych, okaże się za niski. Prawo do uskutecznienia wymiaru podatku przedawnia się z upływem 5 lat, licząc od końca roku kalendarzowego, w którym powstał obowiązek podatkowy.

Stosownie do orzecznictwa Najwyższego Trybunału Administracyjnego, jeżeli władza wymiarowa przy pierwotnym wymiarze nie zaznajomiła się dostatecznie z konkretnym wymiarem faktycznym — wynikającym z ksiąg handlowych płatnika, którym to materiałem rozporządzała lecz nie wykorzystała go należycie — to dane w tym materiale zawarte nie mogą w stosunku do władzy podatkowej uchodzić za później ujawnione, a tym samym nie mogą uzasadniać późniejszego sprostowania wymiaru. Natomiast np. stwierdzenie nieksięgowania przez płatnika niektórych pozycyj, ujawnione na podstawie wyciągu z ksiąg handlowych jego kontrahenta (z zewnątrz) lub też stwierdzenie fałszywości uskutecznionych zapisów na podstawie później ujawnionych okoliczności — może służyć za podstawę do dokonania dodatkowego wymiaru podatku.

Okoliczności, które widoczne były z ksiąg handlowych płatnika ofiarowanych przez niego jako dowód i zbadanych przez władze skarbowe przed wymiarem podatku, nie mogą być zatem uważane jako później ujawnione i uzasadniające dokonanie dodatkowego wymiaru podatku. (G. S. I. nr 11 — 11. II. 1937 r.).

**Opłaty na Fundusz Pracy.** Wobec stwierdzenia, iż przepis art. 15 ust. (1) ustawy z dnia 16 marca 1933 r. o Funduszu Pracy (Dz. U. R. P. Nr 22, poz. 163) jest niejednokrotnie mylnie interpretowany, Ministerstwo Opieki Społecznej pismem z dnia 24. XII. 1936 r. Nr Pzm. 119/37 — 6

wyjaśniło iż: „intencją cytowanego przepisu jest obciążenie opłatą całkowitego dochodu, osiągniętego przez płatnika z uposażenia służbowego lub stałego wynagrodzenia za najemną pracę, a więc zarówno z poborów służbowych (pensji), jak i z wszelkich innych wypłat opartych na umowie lub zwyczaju (bilansówek, świątecznych itp)". (G. S. I. nr. 1 — 9. I. 1937).

**Wyroki dotyczące Kodeksu Handlowego.** Orzeczenie Sądu Najwyższego z dn. 23. I. 1936 r. Nr Spr. C II 2083/35:

1. „Prokurent nie może być w procesie przesłuchany w charakterze strony, a tylko w charakterze świadka".

Orzeczenie Sądu Najwyższego z dn. 20. IV. 1936 r. Nr spr. C II 2937/35:

2. „Do osób interesowanych, na wniosek których sąd rejestrowy może odwołać likwidatorów spółki i mianować innych, nie należą wierzyciele spółki". (G. S. I. nr 1 — 9. I. 1937).

**Fundusz Drogowy.** Teza z orzeczenia Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dn. 27. II. 1935 r. L. Rej. 3224/32 (Ruch Prawn. Ekon. i Socjol. III/35 str. 733):

„Wobec treści art. 6 ustawy o Państwowym Funduszu Drogowym z 3/II. 1931 (poz. 81 Dz. U.) obowiązek opłaty trwać może tylko tak długo, dopóki istnieje obciążony nią pojazd mechaniczny". (G. S. I. nr 15 — 23. XII. 36.)

**Roszczenia wdów po pracownikach.** Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 9. I. 1936 r. L. C. II. 1988/35 wyjaśnił, że wdowa po pracowniku, która utraciła prawo do renty wdowiej, wskutek zaniechania przez pracodawcę zgłoszenia do ubezpieczenia męża — może żądać od pracodawcy pokrycia wynikłej dla niej szkody, chociażby pracownik ów za życia nie dochodził należnej mu renty inwalidzkiej lub starczej. (G. S. I. nr 3 — 6. XI. 36.)

**Opodatkowanie różnic kursowych.** Zgodnie z wyrokiem Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dn. 4. IX. 1936 r. L. Rej. 3411, 12, 13, 14/35 zyski z tytułu różnic kursowych na należnościach i zobowiązaniach w walutach obcych — podlegają opodatkowaniu, i to zarówno wtedy, gdy zostały już osiągnięte, jak wtedy, gdy zostały jedynie zarachowane w księgach handlowych i znalazły swój wyraz w rocznym zamknięciu rachunków. (G. S. I. nr 12 — 12. XII. 36.)

**Wynagrodzenia wypłacane za granicą.** Wynagrodzenia wypłacane przez pracodawców za granicą podlegają — w myśl wyroku Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dnia 2. X. 1936 r. L. Rej. 1848/34 — kumulacji (łącznemu opodatkowaniu) na równi z takimi samymi wynagrodzeniami wypłacanymi w kraju, w związku z wymiarem podatku dochodowego (obecnie na zasadzie art. 45 pkt a) ustawy — Dz. U. R. P. z r. 1936 Nr 2, poz. 6). (G. S. I. nr 12 — 12. XII. 36.)

**Rozwiązanie umowy z pracownikiem.** „Termin miesięczny do rozwiązania umowy o pracę z winy strony przeciwnej przewidziany w art. 36 ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 marca 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr 35 poz. 323) nie obejmuje czasu potrzebnego do zbadania, czy wiadomość o winie strony przeciwnej jest prawdziwa".

(Z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 28. IV. 1936 r. L. Rej. C. II. 2876/35).

„Zatajenie przez pracownika umysłowego, przy zawieraniu umowy o pracę, swego wydalenia ze służby państwowej za nadużycia stanowi ważną przyczynę, upoważniającą pracodawcę do niezwłocznego rozwiązania umowy o pracę".

(Z orzeczenia Sądu Najwyższego Izby Cywilnej z dnia 27. XI. 1935 r. L. C I. 1516/35). (G. S. I. nr 12 — 12. XII. 36.)

**Sprawa opłat na Fundusz Pracy od inwalidów zatrudnionych w przedsiębiorstwach.** Z Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy we Lwowie otrzymaliśmy następujący komunikat:

Podaje się do wiadomości pismo okólne Ministerstwa Opieki Społecznej z dnia 25. IX. 1936 r. Nr Pzm. 119/16-6 w sprawie opłaty na Fundusz Pracy od inwalidów:

„Wobec nasuwających się wątpliwości przy stosowaniu w praktyce art. 15 ust. (3) lit. a) ustawy z dnia 16 marca 1933 r. O Funduszu Pracy (Dz. U. R. P. Nr 22, poz. 163), Ministerstwo Opieki Społecznej wyjaśnia co następuje:

Celem art. 15 ust. (3) lit. a) jest zwolnienie od opłaty na Fundusz Pracy zaopatrzenia inwalidzkiego, pobieranego na podstawie ustawy z dnia 17 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 5, poz. 31), nie zaś zwolnienie wszelkich innych dochodów inwalidy od takiej opłaty.

Jeżeli więc inwalida pobiera uposażenie służbowe, bądź stałe wynagrodzenie za najemną pracę, to od dochodu osiągniętego z tych źródeł obowiązany jest uiszczać 1% na rzecz Funduszu Pracy; okoliczność, czy inwalida otrzymuje zaopatrzenie, czy też go nie otrzymuje, jest w tym przypadku bez znaczenia.

Wszelkie sprzeczne z niniejszym pismem okólnym wyjaśnienia i zarządzenia należy uważać za nieobowiązujące, w szczególności dotyczy to wyjaśnienia, zawartego w piśmie Prezydium Rady Ministrów z dnia 30 listopada 1933 r. Nr 70 —53/96."

**Wpłata składek ubezpieczeniowych.** Art. 272 ustawy z dnia 28. III. 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym (Dz. U. R. P. Nr 51 poz. 396) przewiduje, że niewpłacenie przez pracodawcę w terminie składek ubezpieczeniowych, przypadających na pracowników zatrudnionych przez tegoż pracodawcę, powoduje odpowiedzialność karną przewidzianą w art. 58 prawa o wykroczeniach.

Art. 58 prawa o wykroczeniach (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 60 poz. 572) postanawia, że „kto, kierując zakładem pracy, nie wpłaca do instytucji ubezpieczeń społecznych sum, potrącanych na rzecz tych instytucyj przy wypłacie pracującym wynagrodzenia, podlega karze aresztu do 3 miesięcy lub grzywny do 3.000 złotych."

Na tle powyższych przepisów powstała kwestia sporna, czy pracodawca ponosi wymienioną od-

powiedzialność karną, tylko wtedy, gdy nie wpłacił potrącanych pracownikom składek, czy też gdy nie wpłacił składek, które obowiązany był potrącić (art. 219 ust. 2 cyt. ustawy). Wątpliwość tę rozstrzygnął Sąd Najwyższy, Izba Karna orzeczeniem z dnia 24. X. 1936 r., wypowiadając następującą zasadę prawną: „Art. 58 prawa o wykroczeniach, mówiąc o sumach „potrącanych" na rzecz instytucyj ubezpieczeń społecznych, ma na uwadze tak sumy rzeczywiście potrącane jak i niepotrącane, ale które powinny były być potrącane" (G. S. I. nr 9 — 1. II. 1937).

**Księgowanie pożyczek towarowych.** Niezaksięgowanie pożyczki towarowej może — zgodnie z wyrokiem Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dnia 6. IV. 1936 r. L. Rej. 4658/36 — być dla władzy orzekającej (wymiarowej lub odwoławczej) podstawą do uznania ksiąg handlowych za nieprawidłowe.

Pożyczka zaciągnięta w towarach jest zdarzeniem gospodarczym, powodującym zmianę w składzie dóbr gospodarczych kupca; winna więc znaleźć także wyraz w jego księgach handlowych na równi z takimi zdarzeniami gospodarczymi jak transakcje kupna-sprzedaży. Ujawnienie transakcji dokonanej, a niezapisanej może stanowić przyczynę do uznania ksiąg za nieprawidłowe lub nierzetelne. (G. S. I. nr 6 — 21. XI. 36.)

**Obowiązek dostarczania dowodów w postępowaniu podatkowym.** W myśl wyroku Najwyższego Trybunału Administracyjnego, płatnik obowiązany jest dostarczyć władzy skarbowej — na jej żądanie — dowodów, potrzebnych do wykazania wydatków, wyłożonych przez płatnika na ustawowo dopuszczalne potrącenia w zakresie podatku dochodowego.

Wystarczy, gdy płatnik przedłoży władzy skarbowej wierzytelne odpisy dokumentów, bądź też okaże dokumenty te władzy do wglądu podczas protokólarnego przesłuchania.

(Wyrok N. T. A. z 17. IV. 1936 r. l. rej. 698/34) (G. S. I. nr 1 — 21. X. 36.)

**Prawo do urlopu.** Sąd Najwyższy (Izba Cywilna Nr C I 1304/35 z dn. 16 października 1935 r.) ustalił następującą zasadę prawną: Pracownikowi umysłowemu, który został zwolniony po przepracowaniu 6 miesięcy wskutek ekspiracji umowy, zawartej na ten okres czasu służy prawo do 2 tygodniowego urlopu. (G. S. I. nr 1 — 21. X. 36.)

**Gratyfikacja a składki ubezpieczeniowe.** Sąd Najwyższy (Izba Cywilna L. C I 1643/35 z dn. 15 stycznia 1935 r.) ustalił następujące zasady prawne odnośnie opłaty składek na ubezpieczenia społeczne od gratyfikacyj:

1. Gratyfikacje, wypłacane pracownikom, tylko wtedy powinny być doliczane do zarobków przy obliczaniu składek ubezpieczeniowych w myśl ustawy o ubezpieczeniu społecznym, gdy były brane w rachubę w chwili zawarcia umowy lub gdy wypłata ich wynikała z przyjętego lub znanego zwyczaju. Nie można jednak mówić o zwyczaju wypłacania gratyfikacji, gdy są one uzależnione od swobodnego uznania pracodawcy i nie są trwałym dodatkiem do pensji w określonej stałej wysokości.

2. Dobrowolne uiszczanie przez pracodawcę w ciągu pewnego czasu składek ubezpieczeniowych także od gratyfikacyj, niepodlegających doliczeniu do zarobków przy obliczaniu składek ubezpieczeniowych, nie pozbawia pracodawcy możności wystąpienia o zwolnienie go od obowiązku dalszego płacenia tych składek od gratyfikacji. (G. S. I. nr 1 —21. X. 1936).

**Ofiary i składki.** Ofiary i składki na rzecz obrony przeciwlotniczej i przeciwgazowej nie mogą być uważane za koszty osiągania dochodu i winny być włączone do dochodu, podlegającego opodatkowaniu. (G. S. I. nr 6 — 23. I. 1937).

**Wypowiedzenie w czasie choroby.** W myśl przepisów art. 29 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16. III. 1928 r. o umowie o pracę pracowników umysłowych (Dz. U. R. P. Nr 35 poz. 323), pracodawca nie może wypowiedzieć umowy o pracę w pewnych przypadkach, a m. in. podczas choroby pracownika. Na podstawie tego przepisu Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 15. V. 1936 r. Nr C. III 922/33)G. S. I. Nr 2(18) „Sprawy socjalne" (2)) stanął na stanowisku, że „wypowiedzenie nie staje się dopuszczalne nawet podczas choroby pracownika przez to, że trwała ona dłużej aniżeli trzy miesiące". Z tego orzeczenia nie należy jednak wysnuwać wniosku, że pracodawca nie może rozwiązać z pracownikiem umowy, gdy choroba trwa dłużej niż trzy miesiące. Przepis bowiem art. 32 lit. b) cytowanego rozporządzenia normuje wyraźnie, że „pracodawcy służy prawo niezwłocznego rozwiązania umowy z ważnych przyczyn, a w szczególności:... w razie niestawienia się pracownika do pracy wskutek nieszczęśliwego wypadku lub choroby w ciągu więcej niż 3 miesięcy". W konsekwencji należy opinię prawną zawartą w powołanym wyroku Sądu Najwyższego rozumieć w ten sposób, że Sąd Najwyższy uznał za prawnie niedopuszczalne wypowiedzenie pracownikowi umysłowemu pracy w okresie choroby, co w niczym nie narusza uprawnień pracodawcy do niezwłocznego (bez wypowiedzenia) rozwiązania umowy z chwilą, gdy choroba pracownika trwa dłużej niż trzy miesiące. (G. S. I. nr 5 — 21. I. 1937).

**Zeznania dla wymiaru podatku dochodowego.** W myśl postanowień art. 69 Ordynacji Podatkowej (Dz. U. R. P. Nr 14/1936, poz. 134) — zeznania dla wymiaru podatku przemysłowego od obrotu i podatku dochodowego należy składać w terminie do dnia 1 marca każdego roku. Osoby prawne winny składać zeznania dla wymiaru tych podatków w terminie do dnia 1 maja każdego roku.

Rozporządzeniem Ministra Skarbu z dn. 6. II. 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr. 9/1937) termin składania zeznań do wymiaru podatku dochodowego dla osób fizycznych i spadków wakujących (nieobjętych), prowadzących księgi handlowe lub gospodarcze (uproszczone) — został przesunięty na dzień 1 kwietnia 1937 r. Termin płatności

przedpłaty na podatek dochodowy dla wymienionych płatników — został automatycznie przesunięty również na dzień 1. IV. 1937 r. (G. S. I. Nr 12 — 13. II. 1937).

**Wspólne rozliczanie utargu nafty na rynku wewnętrznym.** Dz. U. R. P. z dn. 29 grudnia 1936 r. Nr 93 poz. 655 ogłasza rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 22 grudnia 1936 r. następującej treści:

Na podstawie art. 1 punkt j) i punkt l) ustawy z dnia 18 marca 1932 r. w sprawie regulowania stosunków w przemyśle naftowym w jednolitym brzmieniu obwieszczenia Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 23 stycznia 1936 r. (Dz. U. R. P. Nr 7, poz. 83) zarządzam co następuje:

§ 1. Dla wyrównania skutków, płynących z uregulowania przez Ministra Przemysłu i Handlu od dnia 16 grudnia 1935 r. cen nafty na rynku wewnętrznym, ustalającego specjalnie niższe ceny dla nafty sprzedawanej w województwach: wileńskim, nowogródzkim, poleskim, wołyńskim i części województwa białostockiego — zarządza się wspólne rozliczenie pomiędzy wszystkimi przedsiębiorstwami wytwarzającymi naftę i wysyłającymi ją na rynek krajowy, bez względu na to, czy faktycznie sprzedawały naftę w wymienionych województwach, czy też nie.

Rozliczenie to i wyrównanie pieniężne przeprowadza organizacja ,,Polski Eksport Naftowy" we Lwowie.

§ 2. Wspólne rozliczenie (§ 1) polega na tym, że różnicę pieniężną wynikłą ze stosowania specjalnych obniżek rozkłada się na wszystkie przedsiębiorstwa w stosunku do ilości nafty, wysłanej przez każde z nich na rynek wewnętrzny w okresie rozliczeniowym.

Podstawę rozliczenia stanowi cennik nafty, obowiązujący od dnia 16 grudnia 1935 r.

Zmiany cennika, które wynikną z nowego uregulowania ceny nafty, zarówno w województwach wymienionych w § 1, jak w reszcie obszaru Rzeczypospolitej Polskiej, lub wskutek zmian taryfy kolejowej, czy też innych elementów kalkulacyjnych ceny nafty, winny być uwzględnione w rozliczeniu, począwszy od terminu, w którym wejdą w życie.

Włączenie do obowiązującego cennika miejscowości, nie uwzględnionych w cenniku, a położonych w obszarach wymienionych w § 1, przeprowadza ,,Polski Eksport Naftowy", po zatwierdzeniu przez Komisarza Rządowego.

§ 3. Definitywne rozliczenie następuje po upływie roku rozliczeniowego, którym jest rok kalendarzowy.

Prowizoryczne rozliczenia będą dokonywane co miesiąc.

Pierwsze rozliczenie obejmuje okres od 15 stycznia 1936 r. do końca tego roku.

§ 4. Kwoty wynikające do zapłaty na podstawie rozesłanych przedsiębiorstwom rozliczeń, tak prowizorycznych, jak i definitywnych, winny być przekazane do Pocztowej Kasy Oszczędności na rachunek ,,Polskiego Eksportu Naftowego" w terminie do 14 dni, od dnia doręczenia tych rozliczeń.

W razie nieuiszczenia kwot w powyższym terminie, zalegający będą obowiązani zapłacić odsetki prawne na rzecz przedsiębiorstw, które odnośne kwoty mają otrzymać.

§ 5. Postanowienie statutu ,,Polskiego Eksportu Naftowego" w szczególności co do trybu postępowania i właściwości Sądu Polubownego, są wiążące we wszystkich sprawach, wynikających z postanowień rozporządzenia niniejszego.

§ 6. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

**Egzekucje składek ubezpieczeniowych.** Art. 230 ustawy z dnia 28. III. 1933 r. o ubezpieczeniu społecznym (Dz. U. R. P. Nr 51 poz. 396) upoważnia ubezpieczalnie społeczne do wdrażania egzekucji przeciwko osobom nieuiszczającym należnych składek w terminach ich płatności (ust. 1). Przepis ust. 2 tegoż artykułu — postanawiający, że zaległości te mogą być egzekwowane bądź przez własne organy egzekucyjne ubezpieczalni, bądź też w drodze egzekucji sądowej — został przepisem art. 315 powołanej ustawy zawieszony na czas obowiązywania ustawy z dnia 10. III. 1932 r. o przejęciu egzekucji administracyjnej przez władze skarbowe (Dz. U. R. P. Nr 32 poz. 328). W konsekwencji tego ściąganie należności ubezpieczeniowych przez ubezpieczalnie może być przeprowadzane tylko za pośrednictwem urzędów skarbowych. Na tle powyższych przepisow powstały wątpliwości, czy zaległe opłaty ubezpieczeniowe mogą być ściągane w drodze egzekucji sądowej. Wątpliwości rozstrzygnęło Ministerstwo Sprawiedliwości okólnikiem z dnia 16. XI. 1936 r. Nr 1822/II. A 36, normując, że:

,,Przepis art. 315 ustawy o ubezpieczeniu społecznym zawiesił przepisy art. 230 tylko o tyle, o ile one uprawniały ubezpieczalnie społeczne do wszczynania bezpośrednio egzekucji sądowej. Egzekucja sądowa należności ubezpieczalni społecznych może być jednak wszczynana na wniosek urzędu skarbowego". (G. S. I. nr 10—6. II. 1937).

**Pełnomocnicy płatników.** W Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu Nr 3/1937 ukazał się okólnik Min. Skarbu z dnia 20 stycznia 1937 r. L. D. V. 14638/1/36 do władz skarbowych w sprawie uwierzytelniania podpisu na pełnomocnictwach okazywanych przez pełnomocników płatników. W okólniku tym:

,,Ministerstwo Skarbu poleca władzom skarbowym, aby w zasadzie żądały uwierzytelnienia podpisu na pełnomocnictwie, przedstawionym przez osobę nie będącą adwokatem, która kiedykolwiek była funkcjonariuszem państwowym lub samorządowym (na mocy stosunku publiczno-prawnego)". Ponadto okólnik powyższy wyjaśnia, że osoby nie mające prawa do prowadzenia zawodowo (zarobkowo jak np. biura pisania podań — patrz Ustawa z dn. 28. III. 1933 r. — Dz. U. R. P. Nr 31 z r. 1933, poz. 269) cudzych spraw w urzędach — nie mogą być pełnomocnikami płatników a zatem

i kwestia uwierzytelnienia podpisu nie jest w ogóle aktualna. Okólnik mówi, że:

„Jeśli więc władzy skarbowej zostało złożone pełnomocnictwo, udzielone przez płatnika osobie, która zajmuje się zawodowo (zarobkowo) prowadzeniem cudzych spraw w urzędach, nie mając do tego prawa, to władza skarbowa powinna nie dopuścić tej osoby do działania imieniem mocodawcy". (G. S. I. nr 10 — 6. II. 1937).

**Świadectwa przemysłowe na biura przedsiębiorstw.** Stosownie do zarządzenia Ministerstwa Skarbu (rozporządzenie wykonawcze do ustawy o państwowym podatku przemysłowym z dn. 11. XII. 1936 r. — Dz. U. R. P. Nr 93, poz. 649) biura spółek handlowych (akcyjnych, z ograniczona odpowiedzialnością itp.), w których nie są dokonywane żadne operacje (transakcje) handlowe i które służą wyłącznie dla prowadzonej przez firmę biurowości (księgowości itp.) — nie podlegają obowiązkowi wykupienia świadectwa przemysłowego lub karty rejestracyjnej. Natomiast na biura w których nawet sporadycznie dokonywane są transakcje handlowe (zawieranie umów sprzedaży itp.) powinny być nabyte odpowiednie świadectwa przemysłowe dla przedsiębiorstw handlowych. (G. S. I. nr 10 — 6. II. 1937).

**Opłaty na Państwowy Fundusz Drogowy.** Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 21. I. 1937 r. (Dz. U. R. P. Nr 7, poz. 58) dodatek drogowy do państwowego podatku od olejów mineralnych, pobierany na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego, został ustalony w wysokości: 1) dla produktów otrzymanych z gazu ziemnego i ropy naftowej (oleju ziemnego) o ciężarze właściwym do 0,790 przy + 15°C — 10,86 groszy od 1 kg, zaś 2) dla produktów ropy naftowej (oleju ziemnego) o ciężarze właściwym od 0,865 do 0,880 przy + 15°C — 4 groszy od 1 kg. (G. S. I. nr 10 — 6. II. 1937).

**Rozporządzenie wykonawcze do Ustawy o państwowym podatku przemysłowym.** Rozporządzenie Ministra Skarbu z dnia 11 grudnia 1936 r. Dz. U. Nr 93, poz. 649 — o wykonaniu ustawy z dnia 15 lipca 1925 r. o państwowym podatku przemysłowym — której tekst jednolity ogłoszony został w roku 1936 w Dz. U. Nr 46, poz. 339 — zawiera następujące postanowienia dotyczące specjalnie przemysłu naftowego.

§ 28 (do art. 5 ust. (1) p. 7) w kopalniach ropy naftowej wyłącza się z przychodu brutto, stanowiącego obrót przedsiębiorstwa wartość ropy i gazów, przypadającą na udziały brutto, obciążone już podatkiem od kapitałów i rent.

§ 46 (do art. 13 ustawy). Za oddzielne przedsiębiorstwo górnicze uważa się: w kopalniach nafty — zespół szybów, wież wiertniczych i tym podobnych urządzeń, należących do jednego przedsiębiorstwa, a znajdujących się w obrębie jednego pola naftowego lub nawet kilku pól naftowych, pozostających jednak w bezpośredniej z sobą styczności.

§ 74 (do art. 26 ustawy oraz rozdziału I części II lit. A taryfy, stanowiącej załącznik do art. 23)... nadto zalicza się... do kateg. IV. przedsiębiorstw handlowyh: stacje benzynowe i stacje obsługi.

**Ulgi w opłatach stemplowych.** Ministerstwo Skarbu zwolniło od opłat stemplowych — na podstawie art. 123 i 213 ordynacji podatkowej — następujące pisma (Dzien. Urzęd. Min. Skarbu z r. 1936 Nr 34, poz. 1012):

1) podania wnoszone w sprawach: a) dopuszczenia pojazdów mechanicznych do ruchu na drogach publicznych oraz ich rejestracji, b) pozwoleń na prowadzenie pojazdów mechanicznych, c) wydawania koncesyj na zarobkowy przewóz osób i towarów pojazdami mechanicznymi oraz

2) świadectwa wydawane na skutek wniesienia powyżej wymienionych podań.

Ulga w opłatach stemplowych dotyczy podań wniesionych od dnia 20. XII. 1936 r. oraz świadectw, wydanych od tej daty. (G. S. I. nr 1 — 9. I. 1937).

# WIADOMOŚCI BIEŻĄCE

**Od redakcji.** Z powodu parodniowej choroby i udziału w pracach Komisji Naftowej redaktora naszego pisma p. Józefa Szlemińskiego — zeszyt styczniowy pisma uległ opóźnieniu. Wskutek tego nastąpiło połączenie zeszytu styczniowego z lutowym i wydanie zeszytu podwójnego w podwójnej objętości. Redakcja prosi swoich czytelników o usprawiedliwienie tej zwłoki, która nastąpiła z przyczyn ważnych, od niej niezależnych.

**Rada Związku Polskich Przemysłowców Naftowych.** Dnia 3 stycznia br. obradowała we Lwowie, w gmachu Izby Przemysłowo-Handlowej, Rada Związku Polskich Przemysłowców Naftowych pod przewodnictwem prezesa gen. Stanisława hr. Szeptyckiego. Rada wysłuchała sprawozdania prezesa gen. Szeptyckiego i dyr. Szlemińskiego z konferencji naftowej, odbytej w grudniu ub. r. w Ministerstwie Przemysłu i Handlu pod przewodnictwem wiceministra p. dra A. Rosego. Omawiane były również postulaty na Komisję Naftową, w skład której wszedł z ramienia Związku p. gen. Szeptycki. Rada postanowiła przede wszystkim żądać wraz z całym przemysłem warunków polepszających jego ogólną sytuację. Wypowiedziała się za popieraniem wierceń poszukiwawczych w stopniu wyższym niż 60% preliminarza rur i ro-

bocizny, za zwiększeniem eksploatacyjnego ruchu wiertniczego w celu utrzymania i podniesienia bieżącej produkcji, za udzielaniem tym wierceniom w dalszym ciągu pomocy z Funduszu Popierania Wiertnictwa Naftowego i za uruchomieniem na inwestycyjne cele naftowe kredytów w Banku Gospodarstwa Krajowego. Zgłoszono poza tym jeszcze kilka innych postulatów, niemniej istotnych dla kopalnictwa naftowego, celem przedstawienia ich wspomnianej Komisji.

**Komisja Naftowa.** We Lwowie toczą się od dłuższego już czasu obrady Komisji, powołanej do życia przez p. wiceministra przemysłu i handlu dra A. Rosego, nad aktualnymi sprawami przemysłu naftowego. Komisja odbyła już kilkanaście posiedzeń pod przewodnictwem dyr. inż. D. Wandycza. W obradach oprócz członków Komisji — biorą przeważnie udział inne jeszcze osoby spośród przemysłu w charakterze rzeczoznawców. W pracach tej Komisji bierze również udział w tym charakterze p. J. Szlemiński, dyrektor Związku Polskich Przemysłowców Naftowych.

**Nowe Kuratorium Karpackiego Instytutu Geologiczno - Naftowego w Borysławiu.** W Okręgowym Urzędzie Górniczym w Drohobyczu odbyły się dnia 15 lutego br. wybory 36 członków Kuratorii Karpackiego Instytutu Geologiczno-Naftowego w Borysławiu na przeciąg 3 lat. Uprawnionymi do głosowania byli właściciele 1.752 szybów naftowych, położonych w obrębie okręgu Okręgowego Urzędu Górniczego w Drohobyczu. Wybrani zostali: z ramienia „Małopolski": dyr. inż. Józef Gajl, dyr. dr Jerzy Kozicki, dyr. inż. Mieczysław Wyszyński, dyr. inż. Włodzimierz Wojciechowski, dyr. Maurycy Freund, inż. Tadeusz Bielski, inż. Paweł Setkowicz i geolog Alojzy Trnobrańsky; z ramienia „Polminu": dyr. inż. Stefan Dażwański, dyr. inż. Zygmunt Biluchowski i dyr. Leopold Szerauc; z ramienia „Galicji" i „Limanowy": dyr. Tadeusz Chłapowski, dyr. Feliks Goldhamer, inż. Mieczysław Łodziński, dyr. Karol Marty i geolog Bolesław Bujalski; z ramienia „Pioniera": dyr. dr Ignacy Wygard i dyr. inż. Stanisław Paraszczak; jako geologowie: inż. Jerzy Strzetelski i inż. Jan Jakób Zieliński; z ramienia „Gazów Ziemnych": dyr. dr Marek Aleksandrowicz, dyr. inż Władysław Górecki, dyr. inż. Józef Bloch i Władysław Schindler; z ramienia „Standard-Nobel": dyr. Stanisław Henning i dr Zenon Majewski; z ramienia „Gazoliny": inż. Józef Kowalczewski; z ramienia Związku Polskich Przemysłowców Naftowych: Bronisław Chabowski, inż. Roman Machnicki, Joachim Schiffer, Leon Schutzman, Julian Winiarz i Czesław Załuski. Wybrani ponadto zostali z „Uryckiej Spółki": dr Henryk Gartenberg i inż. Izak Stiefel. Równocześnie wyjaśniamy na podstawie upoważnienia z miarodajnej strony, że pp. dr Gartenberg i inż. I. Stiefel wybrani zostali nie z ramienia Związku Polskich Przemysłowców Naftowych, jak to mylnie podaje prasa codzienna, lecz weszli do Kuratorii w innym charakterze, nie jako przedstawiciele powyższego Związku.

**Sprawa opodatkowania ropy naftowej używanej do celów konsumcyjnych.** Dotychczas ropa naftowa w stanie surowym wolna była w zupełności od podatku spożywczego. Obecnie, wedle doniesień prasy codziennej, Ministerstwo Skarbu przygotowało projekt ustawy w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzplitej z dn. 7. III. 1928 r. o podatku od olejów mineralnych. Projektowana ustawa przewiduje opodatkowanie na równi z benzyną również tych ilości ropy naftowej o cięż. gat. do 0.790, które nie są oddawane do przeróbki w rafineriach, lecz są używane bezpośrednio do celów konsumcyjnych.

Sprawa zamierzonego opodatkowania ropy naftowej w sposób przewidziany dla gotowych wyrobów naftowych, wzbudziła duże zaniepokojenie w przemyśle naftowym, ponieważ tego rodzaju rozwiązanie grozi dużymi komplikacjami kopalniom nafty. Dowiadujemy się jednak, że sprawa ta przybrała ostatnio znacznie pomyślniejszy obrót dla przemysłu naftowego i ma być załatwiona w sposób odmienny od projektowanego przez Ministerstwo Skarbu, — przystosowany w zupełności do interesów tego przemysłu. Z nowym projektem wystąpił, jak się dowiadujemy, zgodnie cały przemysł naftowy. Nowy sposób rozwiązania tej sprawy, zbliżony jest do projektowanego w lecie ub. r. Wewnątrz przemysłu naftowego z inicjatywą tą wystąpił tym razem „Polmin".

**Na budowę szybowca L.O.P.P.** Znany przemysłowiec naftowy w Jaśle p. Izydor Igler złożył do rąk Starosty powiatowego w Krośnie kwotę 500 zł na budowę szybowca dla L.O.P.P. w Krośnie.

# WIADOMOŚCI STATYSTYCZNE I GOSPODARCZE

## Sytuacja rynkowa w październiku 1936 r.

W miesiącu sprawozdawczym ekspedycje produktów naftowych na rynek krajowy wzrosły w stosunku do września 1936 r. o 2.046 t, tj. o 6%, w stosunku zaś do tego samego miesiąca roku 1935 o 628 t, tj. o 2%. Poprawa w stosunku do miesiąca poprzedniego jest wynikiem sezonowego wzrostu zapotrzebowania na parafinę i naftę świetlną. W pierwszych 10 miesiącach 1936 r. zbyt krajowy produktów naftowych wzrósł w po-

równaniu z tym samym okresem 1935 roku — o 10.647 t, czyli o 4%. Pozostał jednak jeszcze w tyle o 7% w stosunku do przełomowego roku 1931.

Od dwu lat począwszy widoczna jest pewna nieznaczna poprawa na rynku krajowym. Wzrost spożycia nie objął jednakowoż wszystkich produktów. Pocieszający objaw stanowi fakt zwiększenia się w roku bieżącym również spożycia benzyny, dotąd bowiem konsumcja jej stale spadała, przy czym spadek ten był bardzo silny. Nie wiadomo tylko czy w dziedzinie zbytu tego produktu nastąpił już moment zwrotny. Jest bardzo prawdopodobne, że wzrost październikowy jest następstwem małych zakupów w miesiącu poprzedzającym.

Zbyt benzyny wzrósł w październiku 1936 r. o 528 t, tj. o niespełna 9% w stosunku do miesiąca poprzedniego, w stosunku zaś do października 1935 r. — o 5%. W okresie pierwszych 10 miesięcy 1936 r. zbyt benzyny w kraju przewyższył analogiczny okres roku 1935 — o 1.027 t, czyli o niespełna 2%. W stosunku do przełomowego roku 1931 sprzedaż krajowa była mniejsza o 24%. Zdecydowana poprawa w krajowej sprzedaży benzyny nastąpić może i może przybrać pewne rozmiary tylko równocześnie z rozwojem motoryzacji w kraju. Sytuacja pod tym względem przypuszczamy — wyjaśni się w znacznym stopniu w roku 1937. Wówczas, dopiero okaże się, czy przemysł naftowy wkroczył już definitywnie w okres trwałej zwyżki spożycia tego produktu.

Sprzedaż nafty świetlnej wzrosła w stosunku do września 1936 r. bardzo znacznie, bo o 2.180 t, tj. o 17%. W stosunku natomiast do października 1935 r. spadła o 320 t, tj. o 2%. W zbycie zatem tego produktu nie nastąpiła poprawa, albowiem wzrost październikowy w stosunku do wrześniowego — nastąpił na podłożu czysto sezonowym. W okresie pierwszych 10 miesięcy roku 1936, ekspedycje krajowe nafty świetlnej wzrosły w stosunku do tego samego okresu roku poprzedniego — o 2.230 t, tj. o ponad 2%. W stosunku do roku 1931, zbyt był mniejszy o 8%. Jeśli porównamy sprzedaże nafty w roku 1936 ze sprzedażami w roku poprzednim, to się okaże, że nastąpiło pewne osłabienie tempa wzrostu spożycia tego produktu. Niektóre miesiące w roku 1936 były nawet słabsze w porównaniu z rokiem poprzednim. Jest jednak bardzo prawdopodobne, że następne miesiące przyniosą poprawę, i że rok 1936 wykaże jednak znaczniejszą zwyżkę w zestawieniu z rokiem 1935. Oznaczało by to koniunkturalną poprawę pod tym względem.

Zbyt oleju gazowego obniżył się w miesiącu sprawozdawczym w stosunku do miesiąca poprzedzającego ten okres — o 345 t, tj. o 6%, wzrósł jednak w stosunku do października 1935 r. — o 868 t, tj. o 20%. W okresie pierwszych 10 miesięcy roku 1936 wzrósł zbyt tego oleju o 3.558 t, czyli o 8% w porównaniu z tym samym czasokresem roku poprzedzającego. Był jednak jeszcze o 3% mniejszy niż w roku 1931, również w okresie 10 miesięcznym. Spożycie oleju gazowego rozwija się na ogół pomyślnie.

W olejach smarowych widoczna jest poprawa w stosunku do miesiąca poprzedzającego miesiąc sprawozdawczy. Zwyżka wynosi tutaj 296 t, tj. 8%. Jednakowoż w stosunku do października 1935 r. nastąpił nieznaczny, bo zaledwie 1% spadek spożycia. W 10 miesięcznym czasokresie w roku 1936—nastąpił wzrost spożycia olejów smarowych o 1.092 t, tj. o 3% w porównaniu z 10 miesiącami roku poprzedniego. W stosunku do roku 1931 zwyżka jest nieznaczna.

Sprzedaż parafiny rozwija się zupełnie pomyślnie. Wzrost spożycia, zarówno w stosunku do miesiąca poprzedzającego jak i do września 1935 r., wskazuje na poprawę nie tylko sezonową, lecz również koniunkturalną. W stosunku do września 1935 r., zbyt wzrósł o 155 t, tj. o 16%, w stosunku zaś do października 1935 r. o 244 t, tj. o 27%. Pierwsze 10 miesięcy roku 1936 przewyższają analogiczny okres roku 1935 dość znacznie, bo o 14%. W tym samym stopniu przekroczony został rok 1931. Rozwój sprzedaży parafiny przedstawia się zatem najkorzystniej.

Ponieważ minął już sezon asfaltowy, zatem i wysyłki tego produktu spadły wydatnie, przewyższyły jednakowoż w pierwszych 10 miesiącach 1936 r. — ten sam okres roku poprzedniego.

Stan zapasów uległ obniżce, a to wskutek znaczniejszych ekspedycyj w miesiącu sprawozdawczym. Spadły przede wszystkim zapasy nafty świetlnej, następnie obniżyły się zapasy benzyny, a również w dalszym ciągu olejów smarowych. Wzrosły nieco zapasy oleju gazowego i olejów lekkich. Wzrost zapasów parafiny jest bardzo nieznaczny.

Eksport produktów naftowych spadł w odnośnym miesiącu w stosunku do miesiąca poprzedzającego — o 1.050 t, tj. o 7%, głównie wskutek znacznie zmniejszonych wysyłek oleju gazowego. Odpadł zupełnie wywóz tego oleju do Szwajcarii. Mniejsze też były ekspedycje olejów smarowych i opałowych do celów bunkrowych. Wywieziono natomiast więcej benzyny i parafiny.

W październiku 1936 r. wysłano do Czechosłowacji, w ramach zawartej z nią rocznej umowy: benzyny 4.274 t, nafty 3.061 t, olejów smarowych 202 t, parafiny 35 t — razem 7.572 t. Stanowi to przeszło 50% całego naszego eksportu naftowego. Do Gdańska wyekspediowano: olejów smarowych 1.629 t, oleju gazowego 862 t, nafty 443 t, benzyny 324 t, parafiny 348 t — łącznie z innymi produktami 3.665 t; do Gdyni: olejów smarowych i opałowych 1.186 t, nafty 292 t, benzyny 59 t — ogółem 1.537 t; do Austrii: oleju gazowego 369 t, parafiny 105 t, — łącznie z naftą i koksem 568 t; do Jugosławii: parafiny 373 t, olejów smarowych 135 t — razem 508 t; do Niemiec: asfaltu 146 t, benzyny 127 t, olejów smarowych 45 t, nafty 30 t, parafiny 28 t — ogółem 377 t. Prócz tego, parafina eksportowana była bezpośrednio do: Węgier 120 t, Grecji 61 t i Włoch 55 t.

Zbyt w miesiącu sprawozdawczym kształtował się następująco: kraj 70,4%, eksport 29,6%.

Na rynkach amerykańskich utrzymywała się w dalszym ciągu zupełnie dobra koniunktura dla przemysłu naftowego. Wysoki poziom spożycia

i zwiększony popyt na naftę i oleje ciężkie wpływa korzystnie na kształtowanie się cen zarówno wewnątrz kraju, jak i na rynkach eksportowych.

Nastąpiło również po krótkiej przerwie ożywienie na rynkach rumuńskich. Pod wpływem znacznie zwiększonych dostaw do Niemiec, w ramach odnowionego układu handlowego, do Francji i innych krajów — podniosła się cena benzyny, a w wyższym stopniu jeszcze nafty świetlnej, wobec znacznie zwiększonego na nią popytu. Zyskał na tym polski przemysł naftowy, ponieważ dostawy do Czechosłowacji opierają się na notowaniach rumuńskich.

Obroty eksportowe polskiego przemysłu naftowego uległy pewnemu ścieśnieniu pod wpływem zaszłych zmian walutowych. Na pewne trudności napotyka również przemysł w rozrachunkach ze Szwajcarią za dostarczony olej gazowy. Na razie więc wywóz do Szwajcarii został wskutek tego wstrzymany, aż do czasu uregulowania tej sprawy i wyrównania przez nią długu.

Notowania orientacyjne cen eksportowych polskich z końcem listopada br. loco granica za 100 kg w dolarach złotych (parafina w dolarach papierowych) — przedstawiały się następująco:

| | |
|---|---|
| Benzyna 720/30 rektyf. | 1.50 |
| „ 720/30 surowa | 1.62 |
| „ 741/50 | 1.54 |
| „ lakowa | 1.50—1.60 |
| Nafta destylowana | 1.22 |
| Olej gazowy | 0.90 |
| „ wrzecion.-rafin. | 0.90—0.95 |
| „ maszyn.-rafin. 3—4/50 | 1.— |
| „ „ „ 4—5/50 | 1.15 |
| „ „ „ 6—7/50 | 1.35 |
| Parafina taflowa 50/52 cif | 9.60 |
| Asfalt borysł. luzem | 0.70 |
| „ bezparafin. luzem | 1.25 |
| „ borysł. w bębnach | 0.90 |
| Koks z 1—2% zawart. popiołu | 1.10 |
| Koks z 2—4% zawart. popiołu | 0.70 |

## Polski przemysł naftowy w październiku 1936 r.

### I. Kopalnictwo.

**Produkcja ropy naftowej.** Październik 1936 r. był pod względem wydobycia ropnego lepszy od września 1936 r. Wydobyto w tym miesiącu o 826 t więcej, niż w miesiącu poprzednim. W stosunku zaś do października 1935 r. wydobycie ropne było w roku 1936 — mniejsze o 1.347 t. Sytuacja w odnośnym miesiącu sprawozdawczym przedstawiała się następująco:

| Okręg | Wydobycie | Zużycie na opał | Manko tłoczniowe i zanieczyszczenie | Zapasy na kopalniach i tow. mag. w końcu miesiąca |
|---|---|---|---|---|
| | t | o | n | |
| **Jasło** | 9.550 | 10 | 116 | 3.235 |
| W porówn. z IX. 36 r. | + 219 | + 1 | + 12 | + 322 |
| „ z X. 35 r. | + 724 | — 1 | + 38 | + 180 |
| **Drohobycz** | | | | |
| **Rej. Borysławski**[1] | 22.263 | 16 | 1.357 | |
| W porówn. z IX. 36 r. | + 176 | + 10 | + 141 | |
| „ z X. 35 r. | — 2.061 | — 1 | — 161 | |
| **Inne miejscowości** | 6.824 | 1 | 181 | |
| W porówn. z IX. 36 r. | + 314 | — 1 | + 13 | |
| „ z X. 35 r. | — 1.175 | — 3 | — 174 | |
| **Razem okr. Drohobycz** | 29.087 | 17 | 1.538 | 10.448 |
| W porówn. z IX. 36 r. | + 490 | + 9 | + 154 | — 2.262 |
| „ z X. 35 r. | — 3.236 | — 4 | — 337 | — 2.871 |
| **Stanisławów** | 4.210 | 31 | 24 | 1.023 |
| W porówn. z IX. 36 r. | + 117 | — 5 | — 2 | — 2.058 |
| „ z X. 35 r. | + 1.166 | + 7 | — | — 104 |
| **Razem** | 42.847 | 58 | 1.678 | 14.706 |
| W porówn. z IX. 36 r. | + 826 | + 5 | + 164 | — 3.998 |
| „ z X. 35 r. | — 1.347 | + 2 | — 298 | — 2.795 |

Przeciętne dzienne wydobycie ropy wynosiło zatem w październiku 1936 r. 1.382 t, tj. o 18 t mniej, aniżeli we wrześniu 1936 r. i o 44 t mniej, niż w październiku 1935 r.

Przeciętna dzienna produkcja wynosiła w poszczególnych okręgach górniczych:

| | ton |
|---|---|
| Okręg Jasielski | 308.— |
| „ Drohobycki (z rej. Borysławskim) | 938.4 |
| Rejon Borysławski (z Mraźnicą II) | 722.2 |
| Okręg Stanisławowski | 135.8 |

Przeciętna dzienna produkcja ropy jednego otworu była następująca:

| | kg |
|---|---|
| Rejon Borysławski | 1.294 |
| Wszystkie pozostałe miejscowości | 253 |
| Wszystkie okręgi razem | 436 |

**Ropa oddana do towarzystw transportowo-magazynowych i wyekspediowana.** W miesiącu sprawozdawczym oddano i wyekspediowano z kopalń w poszczególnych okręgach górniczych, następujące ilości:

| Okręg | | ton |
|---|---|---|
| **Jasło** | | **9.206** |
| W porównaniu z IX. 1936 r. | — | 188 |
| „ z X. 1935 r. | + | 342 |
| **Drohobycz** | | |
| **Rej. Borysławski**[1] | | **20.924** |
| W porównaniu z IX. 1936 r. | + | 94 |
| „ z X. 1935 r. | — | 1.832 |
| **Inne miejscowości** | | **6.909** |
| W porównaniu z IX. 1936 r. | + | 680 |
| „ z X. 1935 r. | — | 570 |
| **Razem okr. Drohobycz** | | **27.833** |
| W porównaniu z IX. 1936 r. | + | 773 |
| „ z X. 1935 r. | — | 2.402 |
| **Stanisławów** | | **4.458** |
| W porównaniu z IX. 1936 r. | + | 526 |
| „ z X. 1935 r. | + | 1.593 |
| **Razem** | | **41.497** |
| W porównaniu z IX. 1936 r. | + | 1.111 |
| „ z X. 1935 r. | — | 467 |

[1]) Bez Mraźnicy II.

**Nowe wiercenia.** W październiku 1936 r. uruchomiono nowych wierceń: w okręgu jasielskim, 13 — w okręgu drohobyckim, 8 — w okręgu stanisławowskim, 3.

**Stan otworów świdrowych** był w tym czasie w poszczególnych okręgach górniczych następujący:

| Treść | Okręg Drohobycki: Rejon borysławski | Inne miejscowości | Razem |
|---|---|---|---|
| Samopłynące | — | — | — |
| W tłokowaniu | 295 | — | 295 |
| W pompowaniu | 54 | 930 | 984 |
| W łyżkowaniu | 202 | 10 | 212 |
| Wyłącznie gazowe | 140 | 21 | 161 |
| Razem w eksploatacji | 691 | 961 | 1.652 |
| W wierceniu | 9 | 23 | 32 |
| W wierceniu i eksploatacji | 7 | 6 | 13 |
| W instrumentacji i rekonstrukcji | 40 | 14 | 54 |
| Razem czynnych | 747 | 1.004 | 1.751 |
| W montowaniu | 2 | 7 | 9 |
| Zmontowane a nieuruchomione | 3 | 1 | 4 |
| Czasowo nieczynne | 254 | 307 | 561 |
| W likwidacji | 2 | 1 | 3 |
| Razem | 1.008 | 1.320 | 2.328 |

| Treść | Okręg: Drohobycz | Jasło | Stanisławów | Razem |
|---|---|---|---|---|
| Samopłynące | — | 11 | 9 | 20 |
| W tłokowaniu | 295 | 34 | 9 | 338 |
| W pompowaniu | 984 | 1.085 | 198 | 2.267 |
| W łyżkowaniu | 212 | 112 | 160 | 484 |
| W smoczkowaniu | — | 7 | — | 7 |
| Wyłącznie gazowe | 161 | 39 | 12 | 212 |
| Razem w eksploatacji | 1.652 | 1.288 | 388 | 3.328 |
| W wierceniu | 32 | 51 | 13 | 96 |
| W wierceniu i eksploatacji | 13 | 28 | 13 | 54 |
| W instrumentacji i rekonstrukcji | 54 | 4 | 6 | 64 |
| Razem czynnych | 1.751 | 1.371 | 420 | 3.542 |
| W montowaniu | 9 | — | 6 | 15 |
| Zmontowane a nieuruchomione | 4 | — | 2 | 6 |
| Czasowo nieczynne | 561 | 140 | 47 | 748 |
| W likwidacji | 3 | 4 | 9 | 16 |
| Razem | 2.328 | 1.515 | 484 | 4.327 |

**Ruch wiertniczy.** Odwiercono w październiku 1936 r. ogółem 10.323 m, czyli o 468 m mniej, jak we wrześniu 1936 r. Z tego przypada na poszczególne miejscowości:

| Okręg | | metry |
|---|---|---|
| Jasło | | 4.950 |
| Drohobycz | | |
| Rej. Borysławski | | 638 |
| Inne miejscowości | | 2.685 |
| Razem okr. Drohobycz | | 3.323 |
| Stanisławów | | 2.050 |
| Razem | | 10.323 |
| W porównaniu z październikiem 1935 r. | + | 211 |

**Stan zatrudnienia na kopalniach.** W miesiącu sprawozdawczym zatrudnionych było na kopalniach robotników:

| Okręg | |
|---|---|
| Jasło | 3.094 |
| Drohobycz | |
| Rej. Borysławski | 3.497 |
| Inne miejscowości | 1.428 |
| Razem okr. Drohobycz | 4.925 |
| Stanisławów | 1.514 |
| Razem | 9.533 |

## II. Przemysł gazowy.

**Produkcja gazu ziemnego.** Produkcja ta była w październiku 1936 r. następująca w poszczególnych okręgach:

| Okręg | Produkcja | Zużycie własne na kopalni | Wypuszczono w powietrze i manko ruroc. | Odtłoczono |
|---|---|---|---|---|
| | w tysiącach m³ | | | |
| Jasło | 11.846 | 2.464 | 270 | 9.112 |
| Drohobycz | | | | |
| Rej. Borysławski | 10.819 | | | |
| Daszawa | 13.224 | | | |
| Oleksice nowe | 2.989 | | | |
| Chodowice | 864 | | | |
| Inne miejscowości | 696 | | | |
| Razem okr. Drohobycz | 28.592 | 6.712 | 70 | 21.810 |
| Stanisławów | 5.290 | 3.627 | 633 | 1.030 |
| Razem | 45.728 | 12.803 | 973 | 31.952 |
| W porówn. z IX. 36 r. | + 7.048 | + 475 | — 38 | +6.612 |
| „ z X. 35 r. | + 6.643 | — 779 | + 410 | +7.012 |

Przeciętna produkcja gazu ziemnego była następująca w poszczególnych okręgach i w całej Polsce:

| Okręg | m³/min. |
|---|---|
| Jasło | 265.37 |
| Drohobycz | 640.56 |
| Stanisławów | 119.08 |

## III. Przemysł rafineryjny.

**Przeróbka ropy w rafineriach.** Rafinerie przerobiły w październiku 1936 r. 43.189 t ropy naftowej, z czego wytworzono:

| | 1936 r. IX. | 1936 r. X. | 1935 r. X. |
|---|---|---|---|
| | t | o | n |
| Benzyna łącznie z gazoliną | 7.290 | 7.210 | 6.797 |
| Nafta | 11.800 | 13.187 | 12.902 |
| Olej gazowy i opałowy | 8.606 | 7.838 | 9.172 |
| Oleje smarowe | 4.249 | 5.958 | 5.734 |
| Parafina i świece | 2.261 | 2.319 | 2.045 |
| Ogólna wytwórczość | 36.877 | 39.728 | 40.128 |

**Spożycie krajowe.** Wysyłka z rafineryj na rynek krajowy przedstawiała się następująco:

| | 1936 r. IX. | 1936 r. X. | 1935 r. X. |
|---|---|---|---|
| | t | o | n |
| Benzyna łącznie z gazoliną | 6.038 | 6.566 | 6.232 |
| Nafta | 12.939 | 15.119 | 15.439 |
| Olej gazowy i opałowy | 5.505 | 5.160 | 4.292 |
| Oleje smarowe | 3.844 | 4.140 | 4.179 |
| Parafina i świece | 998 | 1.153 | 909 |
| Wszystkich produktów razem | 32.616 | 34.662 | 34.034 |

**Eksport.** Wysyłka z rafineryj z przeznaczeniem na eksport za granicę, była następująca:

| | 1936 r. IX. | 1936 r. X. | 1935 r. X. |
|---|---|---|---|
| | t | o | n |
| Benzyna łącznie z gazoliną | 4.672 | 4.798 | 3.698 |
| Nafta | 3.128 | 3.856 | 3.343 |
| Olej gazowy i opałowy | 3.467 | 1.726 | 5.167 |
| Oleje smarowe | 3.204 | 2.821 | 846 |
| Parafina i świece | 952 | 1.125 | 1.535 |
| Wszystkich produktów razem | 15.617 | 14.567 | 14.934 |

**Zapasy w rafineriach.** Zapasy produktów naftowych w rafineriach wynosiły:

| | 1936 r. 30. IX. | 1936 r. 31. X. | 1935 r. 31. X. |
|---|---|---|---|
| | t | o | n |
| Benzyna łącznie z gazoliną | 20.144 | 18.937 | 15.012 |
| Nafta | 35.416 | 29.612 | 39.959 |
| Olej gazowy i opałowy | 8.833 | 9.780 | 8.662 |
| Oleje smarowe | 57.672 | 56.706 | 65.704 |
| Parafina i świece | 5.006 | 5.034 | 2.946 |
| Wszystkich produktów razem | 179.875 | 172.136 | 185.635 |

**Zapasy ropy w rafineriach.** Zapasy te wynosiły w końcu października 1936 r. 33.448 t, czyli o 1.429 t więcej, jak w końcu września 1936 r. i o 12.252 t więcej, aniżeli w końcu października 1935 r.

**Zatrudnienie w rafineriach.** Rafinerie zatrudniały w październiku 1936 r. ogółem 33.447 robotników, z tej liczby przy pracach związanych bezpośrednio z ruchem zakładów — 3.153.

**Rafinerie czynne.** W październiku 1936 r. czynnych było 30 fabryk rafineryjnych.

## IV. Przemysł gazolinowy.

**Przeróbka gazu w gazoliniarniach.** Przeróbka gazu ziemnego wynosiła: w październiku 1936 r. 22,811.639 m³, we wrześniu 1936 r. 21,887.356 m³, w październiku 1935 r. 22,660.821 m³.

**Produkcja gazoliny.** Z tej ilości wyprodukowano gazoliny: w październiku 1936 r. 3.252 t, we wrześniu 1936 r. 3.138 t, w październiku 1935 r. 3.295 t.

**Ekspedycje.** Wyekspediowano w odnośnym miesiącu:

| | 1936 r. IX. | 1936 r. X. | 1935 r. X. |
|---|---|---|---|
| | t | o | n |
| Na rynek krajowy | 460 | 428 | 436 |
| Do innej rafinerii | 1.809 | 1.874 | 1.780 |
| Na eksport | 33 | 11 | 49 |

**Zapasy w gazoliniarniach.** Zapasy w fabrykach gazoliny wynosiły: w końcu października 1936 r. 305 t, w końcu września 1936 r. 353 t, w końcu października 1935 r. 311 t.

**Fabryki gazoliny i stan zatrudnienia w nich.** W październiku 1936 r. było w ruchu 26 fabryk, które zatrudniały 336 robotników.

## Ceny ropy naftowej

**Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg f-my Vacuum Oil Co — grudzień 1936 r.:**

| | |
|---|---|
| Bitków Stella—Zofia, Urycz | zł 1.740.— |
| Borysław, Krosno bezparafinowa, Kryg zielona, Strzelbica | „ 1.450.— |
| Humniska | „ 1.769.— |
| Iwonicz | „ 1.537.— |
| Jaszczew | „ 1.624.— |
| Kosmacz | „ 1.489.20 |
| Krosno parafinowa | „ 1.377.50 |
| Kryg czarna | „ 1.406.50 |
| Lipinki | „ 1.484.01 |
| Mokre | „ 1.885.— |
| Męcina Wielka | „ 1.551.50 |
| Potok | „ 1.851.71 |
| Rajskie | „ 1.812.50 |
| Rypne — Duba | „ 1.413.10 |
| Toroszówka — Petronafta | „ 2.030.— |

**Przeciętne ceny ropy za 1 cyst. á 10.000 kg f-my Vacuum Oil Co — styczeń 1937 r.:**

| | |
|---|---|
| Bitków Stella—Zofia | zł. 1.620.— |
| Borysław, Mraźnica, Rypne—Duba | „ 1.350.— |
| Humniska | „ 1.647.— |
| Jaszczew | „ 1.552.50 |
| Krosno parafinowa | „ 1.282.50 |
| Lipinki | „ 1.358.65 |
| Mokre | „ 1.755.— |
| Potok | „ 1.748.65 |
| Rajskie | „ 1.687.50 |
| Toroszówka | „ 1.890.— |

**Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — grudzień 1936 r.:**

| | |
|---|---|
| Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona | zł 1.364.— |
| Bitków Franco—Polonaise | „ 1.446.— |
| Bitków—Pasieczna loco Dąbrowa | „ 1.576.— |
| Bitków Standard—Nobel | „ 1.522.— |
| Bitków Stella—Zofia, Grabownica—Humniska benzynowa | „ 1.760.— |
| Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna | „ 1.429.— |
| Grabownica — Humniska parafinowa | „ 1.474.— |
| Harklowa | „ 1.297.— |
| Humniska — Brzozów | „ 1.725.— |
| Iwonicz, Jaszczew | „ 1.481.— |
| Klęczany | „ 1.888.— |
| Klimkówka, Lubatówka, Wulka | „ 1.332.— |

| | |
|---|---|
| Kosmacz, Ropianka ad Dukla, Zagórz | „ 1.370.— |
| Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa | „ 1.264.— |
| Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka | „ 1.285.— |
| Kryg czarna | „ 1.171.— |
| Libusza | „ 1.308.— |
| Lipie | „ 1.286.— |
| Lipinki | „ 1.389.— |
| Łodyna | „ 1.344.— |
| Majdan Rosulna | „ 1.416.— |
| Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna | „ 1.472.— |
| Męcinka parafinowa | „ 1.397.— |
| Młynki Starawieś | „ 1.885.— |
| Mokre | „ 1.733.— |
| Mraźnica Wierzchnia | „ 1.400.— |
| Potok | „ 1.842.— |
| Rajskie | „ 1.368.— |
| Roztoki, Starawieś jasna | „ 1.994.— |
| Równe Rogi parafinowa | „ 1.188.— |
| Równe Rogi wolna od parafiny | „ 1.341.— |
| Rymanów | „ 1.281.— |
| Rypne | „ 1.405.— |
| Schodnica | „ 1.570.— |
| Słoboda Rungurska | „ 1.421.— |
| Starawieś ciemna | „ 1.852.— |
| Strzelbice | „ 1.236.— |
| Szymbark | „ 1.406.— |
| Toroszówka | „ 2.030.— |
| Toroszówka — Ewa | „ 1.450.— |
| Turzepole | „ 1.289.— |
| Urycz | „ 1.618.— |
| Wańkowa | „ 1.268.— |
| Załawie | „ 1.856.— |
| Zmiennica | „ 1.313.— |

**Ceny ropy bruttowej za 1 cyst. á 10.000 kg — styczeń 1937 r.:**

| | |
|---|---|
| Białkówka—Winnica, Dobrucowa, Kryg zielona | zł 1.289.— |
| Bitków Franco—Polonaise | „ 1.366.— |
| Bitków Pasieczna loco Dąbrowa | „ 1.490.— |
| Bitków Standard—Nobel | „ 1.439.— |
| Bitków Stella—Zofia, Grabownica—Humniska benzynowa | „ 1.663.— |
| Borysław, Hołowiecko, Opaka, Orów, Popiele, Stańkowa, Tyrawa Solna | „ 1.350.— |
| Dolina | „ 1.485.— |
| Grabownica, — Humniska parafinowa | „ 1.393.— |
| Harklowa | „ 1.226.— |
| Humniska—Brzozów | „ 1.631.— |
| Iwonicz, Jaszczew | „ 1.400.— |
| Klęczany | „ 1.785.— |
| Klimkówka, Lubatówka, Wulka | „ 1.259.— |
| Kosmacz, Ropianka ad Dukla, Zagórz | „ 1.295.— |
| Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa | „ 1.195.— |
| Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Węglówka | „ 1.214.— |
| Kryg czarna | „ 1.107.— |
| Libusza | „ 1.236.— |
| Lipie | „ 1.215.— |
| Lipinki | „ 1.313.— |
| Łodyna | „ 1.270.— |
| Majdan Rosulna | „ 1.339.— |
| Męcina Wielka, Męcinka, Pereprostyna | „ 1.391.— |
| Męcinka parafinowa | „ 1.321.— |
| Młynki Starawieś | „ 1.782.— |
| Mokre | „ 1.638.— |
| Mraźnica Wierzchnia | „ 1.324.— |
| Potok | „ 1.741.— |
| Rajskie | „ 1.300.— |
| Roztoki, Starawieś jasna | „ 1.884.— |
| Równe—Rogi parafinowa | „ 1.123.— |
| Równe—Rogi wolna od parafiny | „ 1.268.— |
| Rymanów | „ 1.211.— |
| Rypne | „ 1.328.— |
| Schodnica | „ 1.484.— |
| Słoboda Rungurska | „ 1.344.— |
| Starawieś ciemna | „ 1.750.— |
| Strzelbice | „ 1.169.— |
| Szymbark | „ 1.329.— |
| Toroszówka | „ 1.890.— |
| Toroszówka — Ewa | „ 1.370.— |
| Turzepole | „ 1.218.— |
| Urycz | „ 1.529.— |
| Wańkowa | „ 1.199.— |
| Załawie | „ 1.754.— |
| Zmiennica | „ 1.241.— |

Państwowa Fabryka Olejów Mineralnych „Polmin" wykonała prawo zakupu następujących marek tejże ropy z produkcji grudniowej: Białkówka — Winnica, Bitków Franco — Polonaise, Bitków Pasieczna loco Dąbrowa, Bitków Standard — Nobel, Bitków Stella—Zofia, Borysław, Dobrucowa, Grabownica—Humniska benzynowa, Grabownica—Humniska parafinowa, Harklowa, Humniska—Brzozów, Iwonicz, Jaszczew, Klimkówka, Krosno parafinowa, Krościenko parafinowa, Krosno wolna od parafiny, Krościenko wolna od parafiny, Kryg czarna, Kryg zielona, Libusza, Lipie, Lipinki, Lubatówka, Łodyna, Majdan—Rosulna, Męcina Wielka, Męcinka, Męcinka parafinowa, Młynki Starawieś, Mokre, Mraźnica Wierzchnia, Opaka, Pereprostyna, Potok, Roztoki, Równe Rogi parafinowa, Równe Rogi wolna od parafiny, Rypne, Schodnica, Stańkowa, Starawieś ciemna, Strzelbice, Toroszówka, Toroszówka—Ewa, Turzepole, Tyrawa Solna, Urycz, Wańkowa, Węglówka, Wulka, Załawie.

Z produkcji styczniowej wykonała prawo zakupu wszystkich powyższych marek oraz marki Dolina.

## Ceny gazu ziemnego

Ceny te ustalone zostały przez Izbę Przemysłowo-Handlową we Lwowie dla zagłębia Borysław—Tustanowice

za grudzień 1936 r. na 4.56 groszy za 1 m³.
„ styczeń 1937 r. „ 4.42 „ „ „ „

Przy obliczaniu ceny gazu, przypadającego na udziały brutto, odliczają kopalnie z powyższej ceny koszty zabierania gazu z kopalń, tj. koszty tłoczenia itp.

W y d a w c a: Związek Polskich Przemysłowców Naftowych we Lwowie, ul. Kościuszki 7. II p.
Redaktor odpowiedzialny: Józef Szlemiński.
Odbito w Lwowskiej Drukarni Nowoczesnej, Pasaż Mikolascha. — Telefon 216-76.